OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

WYCHODZI 15 I 30 KAŻDEGO MIESIĄCA

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1938 r.

SPIS

głowniejszych artykułów, umieszczonych w Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Handel i Transport Morski w roku 1938.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY

WYDAWNICTWA FACHOWE

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK VII | GDYNIA, 15 stycznia 1938 r. | NR 1

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rok 1937 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

Po trzyletnim okresie powolnego wzrostu obrotów towarowych portu, rok 1937 wykazał poważny skok wzwyż. W latach 1934 — 1936 zamorskie obroty towarowe portu wahały się w granicach: 7.191.913 t. (1934 r.) — 7.742.946 t. (1936 r.), wykazując przeciętnie roczny wzrost obrotów w wysokości ok. 4%. Tempo wzrostu obrotów towarowych portu w roku minionym jest czterokrotnie wyższe aniżeli w ubiegłym trzechleciu. Zjawisko to łączy się przyczynowo ze wzrostem obrotów handlu zagranicznego R. P. oraz dalszym wzmożeniem się ładunków tranzytowych portu. Datująca się właściwie od 1936 roku poprawa gospodarstwa narodowego Polski w roku 1937 staje się faktem dokonanym. Wyjaśniają to niezbicie ostatnie dane handlu zagranicznego Polski, a więc ok. 25% wzrost importu (wartość), podczas gdy eksport (wartość) wzrósł o ok. 17%. Rozbudowa wszystkich dziedzin życia gospodarczego Polski, oraz krajów grawitujących do portu musiała z kolei wpłynąć na uzyskanie liczby 9.006.176,3 ton obrotów zamorskich portu, nie notowanych dotychczas przez żaden z portów bałtyckich.

Brak ostatecznych danych nie pozwala nam na szczegółową analizę obrotów portu, która podana zostanie później. W obecnej chwili dokonany zostanie ogólny przegląd obrotów zamorskich portu z uwzględnieniem poważniejszych pozycyj drobnicowych i masowych.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w 1937 roku *(9.006.176,3 ton)* wykazują poważny 16,3%-owy wzrost w porównaniu z obrotami w 1936 r. (7.742.945,9 ton).

Na uzyskaną ogólną liczbę obrotów zamorskich portu w roku sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 1.718.003,7 ton oraz wywóz zamorski — 7.288.172,6 ton. O ile w latach ubiegłych wzrost obrotów portu nie zawsze szedł w parze ze wzrostem handlu zagranicznego, to rok miniony wnosi tu niemal że najściślejszą współzależność. Tempo wzrostu importu zamorskiego w porcie gdyńskim jest prawie takie same, jak w handlu zagranicznym Polski. Podobnie rzecz się ma i z eksportem zamorskim. Obroty zamorskie portu gdyńskiego stają się więc idealnym wizerunkiem handlu zagranicznego R. P.

Import zamorski w roku sprawozdawczym wyrażający się liczbą *1.718.003,7 ton* wobec 1.335.455,7 ton w 1936 roku wykazuje nader poważny 28,6%-owy wzrost. Jest to nowy rekordowy wynik. Analizując stały wzrost importu w okresie ostatnich trzech lat (od 1935 r. do 1937 r.), zaobserwować można stale wzrastające tempo wzrostu. Tak np. import w 1935 roku w porównaniu z 1934 r. wzrósł o 12,1%, w 1936 r. w stosunku do 1935 r. już o 20,1%, no a w 1937 r. w porównaniu z 1936 r. wzrósł o 28,6%.

Najpoważniejszą rolę odgrywają nadal na imporcie takie ładunki masowe, jak złom żelazny, rudy, piryty, fosforyty i żużle Thomasa. One to przede wszystkim spowodowały ten poważny ogólny wzrost importu, gdyż dały same wzrost 42%-owy, podczas gdy ładunki drobnicowe wzrosły zaledwie o 11%. W liczbach absolutnych wyżej zacytowane ładunki masowe wyniosły w roku sprawozdawczym 1.085.998 ton, wobec 764.263 ton w 1936 roku.

W rezultacie czego zwiększył się udział towarów masowych w ogólnym imporcie zamorskim portu gdyńskiego z 57,2% (1936 r.) na 63,2% (1937 r.) W związku z tym udział drobnicy w ogólnym imporcie zamorskim portu zmniejszył się z 42,8% (1936 r.) na 36,8% (1937 r.)

W roku sprawozdawczym importowano towarów drobnicowych w ogólnej ilości 632.006 ton, podczas gdy w roku 1936 import ten wyniósł 571.193 ton. Pod względem wzrostu wartości towarów importowanych sytuacja w Gdańsku kształtuje się pomyślniej niż w Gdyni. Wartość importowanych towarów w Gdyni w okresie 11 mies. ub. r. wykazuje wzrost o 25,6%, to w Gdańsku o 41,9%. Drugą niezmiernie ważną przyczyną przegrupowań towarów importowanych są zmiany, zachodzące w samej strukturze handlu zagranicznego Polski, mianowicie wzrasta stale import podstawowych surowców, co świadczy o ożywieniu życia gospodarczego kraju. Powstawanie nowych centrów przemysłowych w Polsce, rozbudowa już istniejących stwarza duże możliwości w pierwszym rzędzie dla hutnictwa i przemysłów metalowych, z nim związanych. Stąd tak poważny wzrost importu złomu i rud. Rozwijający się stale przemysł chemiczny zaspakaja już nie tylko rynek wewnętrzny, ale w coraz większym stopniu zdobywa rynki zagraniczne, a nawet zaoceaniczne. W związku z tym wzrasta zapotrzebowanie na szereg podstawowych surowców dla fabryk chemicznych do jakich zaliczyć wypada piryty, odgrywające dużą rolę nie tylko w hutnictwie żelaza, ale i w produkcji kwasu siarkowego. Wreszcie poprawa wytwórczości rolnictwa łączy się ze wzrostem zapotrzebowania na fosforyty i żużle Thomasa, jako najpoważniejsze surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych.

Do najpoważniejszych pozycyj importu zaliczyć wypada przede wszystkim złom żelazny. Rok sprawozdawczy przynosi tu nowe rekordowe wyniki w ilości 677.948 ton, wobec 446.886 ton w 1936 roku.

Duży wzrost daje również import rud różnych i wypałków pirytowych, wykazując 168.489 ton w roku sprawozdawczym, wobec 136.817 ton w 1936 roku.

Import pirytów w roku 1937 wzrósł przeszło dwukrotnie (29.306 ton wobec 14.673 ton w 1936 roku). Obie pozycje surowców nawozów sztucznych wzrosły bardzo poważnie. Import żużli Thomasa zwiększył się z 38.536 ton w 1936 r. na 64.862 ton w 1937 r. oraz fosforytów ze 127.351 ton w 1936 r. na 145.393 ton w 1937 r.

Z szeregu artykułów drobnicowych wzrasta import artykułów kolonialnych: nasiona oleiste, herbata i korzenie. Zwiększył się również import owoców świeżych, orzechów i migdałów oraz konserw owocowych. Spośród powyższych pozycyj import owoców świeżych mimo pewnego wzrostu w porównaniu z rokiem 1936 (47.741 t. w 1937 r. wobec 39.252 t. w 1936 r.) nie osiągnął jeszcze rekordowych wyników z 1935 roku (68.888 ton).

Z innych pozycyj drobnicowych wzrosły rośliny i materiały roślinne, żywica, tran, śledzie świeże i solone, napoje alkoholowe, tytoń, siarka i farby.

Import bawełny wykazuje bardzo nieznaczny wzrost z 91.761 ton w 1936 r. na 93.013 ton w 1937 r. Są to jednakże rekordowe wyniki w dotychczasowym imporcie bawełny w porcie gdyńskim. Z innych surowców włókienniczych oraz papierniczych wykazują wzrost importu: odpadki bawełny, szmaty, celuloza oraz papier i makulatura. Z surowców metalurgicznych zwiększył się import miedzi, cyny oraz cynku. Spośród fabrykatów zwraca uwagę blisko czterokrotny wzrost przywozu samochodów, motocykli i ich części.

Do najbardziej cennych artykułów importu, który obniżył się należy ryż surowy. Od paru ostatnich lat obserwujemy tu stałą tendencję spadku. Podobnie i w roku sprawozdawczym spadek ten wyniósł ok. 10%.

Zmniejszył się również import nasion różnych, owoców suszonych, kawy i kakao. Spośród wytworów mineralnych oraz tłuszczów roślinnych i zwierzęcych uległy spadkowi pozycje: olejów, smoły i smarów, asfaltu, tłuszczów i olejów roślinnych oraz tłuszczów zwierzęcych surowych.

Zmniejszył się również bardzo poważnie import przetworów chemicznych. Ustał zupełnie w roku sprawozdawczym import tranzytowy w przeważnej mierze soli potasowej.

Baczniejszą uwagę musi zwrócić około 10%-owy spadek importu skór. Z surowców i półfabrykatów włókienniczych zwraca uwagę spadek importu odpadków wełny, przędzy wełnianej, przędzy bawełnianej, juty, lnu, konopi, sisalu i innych włókien roślinnych.

Nieznaczny spadek przywozu wykazuje papa i tektura.

Spośród fabrykatów zmniejszył się przywóz maszyn, aparatów i ich części, części wagonów i lokomotyw oraz wyrobów żelaznych i metalowych.

Podobnie, jak import zamorski również i *eksport zamorski* wykazuje w roku sprawozdawczym bardzo poważne wzmożenie się tempa wzrostu wywozu, aczkolwiek tempo to niemal że w połowie mniejsze jest od tempa wzrostu przywozu. W liczbach absolutnych *wywóz zamorski* w roku sprawozdawczym wyniósł *7.288.172,6 ton*, wykazując 13,7%-owy wzrost w porównaniu z wywozem w 1936 roku (6.407.490,2 ton). Jest to szczególnie znamienne, ponieważ w ostatnim trzechleciu wywóz zamorski zwiększał się bardzo nieznacznie, wykazując wahania in plus o 2,6% (rok 1935), względnie o 0,7% (rok 1936).

Z towarów masowych na eksporcie dominujące stanowisko zajmują jak dotąd węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks, drzewo tarte oraz bale, słupy i okrąglaki. W przeciwieństwie do importu zamorskiego podkreślić należy pewnego rodzaju stabilizację tempa wzrostu wywozu towarów masowych i drobnicowych. Stąd udziały ich w porównaniu z rokiem 1936 nie uległy niemal że żadnym zmianom. Tak np. udział powyżej podanych towarów masowych w eksporcie zamorskim portu wyniósł w 1937 roku — 90,9%, podczas gdy w 1936 roku — 90,8%.

W liczbach absolutnych eksport towarów masowych wyniósł w 1937 r. — 6.626.643 ton, wobec 5.827.954 ton w 1936 roku, wykazując 13,7%-owy wzrost. Towary drobnicowe natomiast wyniosły w roku sprawozdawczym na eksporcie 661.530 ton wobec 579.536 ton w 1936 roku, a więc wzrosły o 14,1%. Potwierdzenie tego zjawiska znajdujemy również w handlu zagranicznym R. P. (dane Gł. U. St. za 11 mies. ub. r.), gdzie tempo wzrostu wartości wywożonych towarów jest większe nieco aniżeli przywożonych. Najpoważniejszą pozycję wywozu stanowi grupa mineralna. Tak węgiel eksportowy wykazuje w roku bieżącym poważny wzrost wywozu. Po nieznacznym załamaniu się eksportu węgla w 1935 roku i równie nieznacznym wzroście w 1936 roku, rok sprawozdawczy wnosi ok. 13%-owy wzrost wywozu węgla eksportowego (5.560.207 ton w 1937 r. wobec 4.905.613 ton w 1936 roku).

Jeszcze większy, gdyż przeszło 50%-owy wzrost wywozu wykazuje węgiel bunkrowy. Jedynie wywóz koksu w roku sprawozdawczym uległ nieznacznemu zmniejszeniu.

Dobra koniunktura w górnictwie angielskim spowodowała poważny około czterokrotny wzrost wywozu bali, słupów i okrąglaków (79.966 ton w 1937 r. wobec 18.957 ton w 1936 roku). — Załamał się natomiast bardzo poważnie wywóz tarcicy, wykazując ok. 45%-owy spadek wywozu (149.243 ton w 1937 roku wobec 265.629 ton w 1936 roku).

Z towarów drobnicowych nieznaczny wzrost wykazuje mąka ryżowa. Spośród grupy hodowlanej doskonałe rezultaty daje eksport szynek i innych peklowanych, wykazując ok. 5-krotny wzrost. Poza szynkami zwiększył się również wywóz bekonów oraz przetworów mięsnych. Eksport soli wykazuje wzrost o przeszło 70%. Z produktów mineralnych zwiększył się przeszło dwukrotnie wywóz olei i parafiny. Równie dobre rezultaty daje eksport napoi alkoholowych. Z produktów chemicznych wzrasta wywóz salmiaku, farb, mączki kostnej, bieli cynkowej, soli potasowej oraz siarczanu amonu.

Dobrze rozwija się również eksport skór. Reeksport bawełny uzyskuje nowe rekordowe wyniki. Spośród produktów drzewa doskonałe rezultaty daje eksport dykt i fornierów, mebli giętych oraz wyrobów z drzewa. Eksport papy i tektury wykazuje ok. 25%-owy wzrost wywozu.

Z produktów żelaznych wzrosły pozycje wywozu: żelaza surowego, metali różnych, cynku, rur żeliwnych, żelaznych i metalowych, szyn kolejowych oraz wyrobów żelaznych i metalowych.

Spadek natomiast wykazały pozycje wytworów rolnych i hodowlanych: zboże, strączkowe, mąka, mąka pastewna, ryż wyłuszczony, słód, owoce świeże, nasiona i rośliny, drób i ptactwo bite, jaja, masło, tłuszcze zwierzęce, cukier, spirytus, makuchy, melasa, otręby oraz wytłoki buraczane. Spośród powyższych pozycyj należałoby podkreślić poważny spadek wywozu cukru, mający swoje źródło we wzroście konsumcji w głębi kraju.

Z artykułów chemicznych zwraca uwagę poważny spadek wywozu sody, karbidu oraz saletry. Nieznacznemu zmniejszeniu uległ wywóz tkanin.

Z grupy drzewa oprócz wspomnianej już tarcicy zmniejszył się również wywóz klepek oraz wyrobów koszykarskich.

Rok sprawozdawczy przynosi spadek wywozu papieru i celulozy. Spośród produktów hutniczych zwraca uwagę załamanie się tak dobrze rozwijającego się w latach 1933—1936 r. eksportu żelaza handlowego. Zmniejszył się również wywóz blachy cynkowej.

Z. Tymiński.

Znaczenie gospodarcze giełd zbożowo-towarowych w Polsce

Rola i znaczenie giełd zbożowo-towarowych w Polsce nie tylko na odcinku handlu ziemiopłodami i ich przetworami, ale także w skali ogólno-gospodarczej, zostały ostatnio jasno i autorytatywnie sprecyzowane przez Związek Giełd Zbożowo - Towarowych w Polsce.

Uzasadnienie gospodarczej i społecznej roli giełd zbożowo - towarowych streścić można w następujących najistotniejszych punktach:

1) Stworzenie atrakcyjności w formie ulg podatkowych od transakcyj giełdowych ziemiopłodami i ich przetworami stało się skutecznymi środkiem do ujawnienia obrotów ty-

mi artykułami na krajowych giełdach. Kiedy bowiem w roku 1931 na 3 wówczas istniejących giełdach dokonywało transakcyj zaledwie 935 członków których zarejestrowane obroty wyniosły zaledwie 100 tysięcy ton, wartości zł 25 milionów, to już w roku 1936 wysokość obrotów podniosła się do 3,6 milionów ton, wartości ogólnej 685 milionów złotych, przy równoczesnym wzroście członków i uczestników giełd do liczby 45 tysięcy.

Te dwa jaskrawe zestawienia świadczą najdobitniej *o skoncentrowaniu na krajowych giełdach zbożowo-towarowych nie tylko firm, ale i ich obrotów uprzednio nieuchwytnych*

2) Istnienie giełd zbożowo-towarowych przyczyniło się do *zlikwidowania handlu anonimowego i pseudo-komisowego.* Kilkuletnia praca 10 giełd zbożowo-towarowych w oparciu o przyznane transakcjom giełdowym ulgi od podatku obrotowego, doprowadziła w krótkim stosunkowo czasie do przyciągnięcia tak poważnej liczby firm, korzystających z usług giełd, a w konsekwencji do ujawniania przeprowadzanych transakcyj. Obecne obroty giełd zbożowo-towarowych świadczą o odzwyczajeniu poważnej ilości firm od szeroko stosowanego dawniej handlu anonimowego i komisowego.

Ujawnienie obrotów pociągnęło za sobą stworzenie równych warunków konkurencyjnych między firmami. Uwarunkowanie korzystania z ulg giełdowych od prawidłowo prowadzonych ksiąg handlowych poza korzyściami natury społeczno-gospodarczej, przyniosło poważne korzyści skarbowi państwa.

3) Ujawnienie obrotów ziemiopłodami i ich przetworami na giełdach zbożowo-towarowych stworzyło realne podstawy do ustalania faktycznie płaconych cen około 120 artykułów. Natychmiastowa zaś akcja informacyjna giełd, specjalnie drogą radia i prasy stała się niezbędnym i miarodajnym źródłem orientacji o sytuacji na rynku, rozmiarach podaży i popytu, a w szczególności o kształtujących się cenach, przede wszystkim dla rolnictwa oraz handlu, przemysłu, wojska i innych instytucyj oraz władz państwowych.

Sporadyczne i minimalne obroty dokonywane uprzednio na 3 giełdach nie dawały dostatecznego i pełnego materiału do notowań ceny. Obecny natomiast przymus ujawniania cen przy transakcjach, łącznie z poważnym i stałym materiałem, stał się podstawą nie tylko do ustalania realnych cen. ale także do właściwego informowania zainteresowanych sfer.

4) Struktura organizacyjna giełd zbożowo-towarowych. oparta na grupach zawodowych. reprezentujących rolnictwo, handel prywatny i spółdzielczy, przemysł, konsumentów i in. stworzyła miarodajną i jedyną platformę dla współdziałania rolnictwa, handlu i przemysłu. tak przy ustalaniu norm i warunków handlu ziemiopłodami i ich przetworami, jak i przy kształtowaniu cen towarów dopuszczonych do obrotu giełdowego. Zapewniona reprezentacja interesów tych różnorodnych grup społeczno-gospodarczych umożliwia i gwarantuje wspólne rozwiązywanie tak różnorodnych, a jednocześnie ważkich problemów na tym odcinku pracy.

5) *Zagadnienie usprawnienia obrotu i podniesienie bezpieczeństwa* dzięki pracy giełd rozwiązywane jest w ramach obowiązujących na giełdach zbożowo-towarowych przepisów przez władze giełdy, a w szczególności rady giełdowe, komisje rzeczoznawców, sądy rozjemcze i komisje dyscyplinarne.

Warunki giełdowe z góry precyzują ramowe przepisy, w których dokonywany jest obrót giełdowy. Wszelkie spory rozstrzygane są drogą arbitraży i giełdowych sądów rozjemczych. Prawo decydowania o przyjęciu i skreśleniu członków i uczestników giełdowych jest skutecznym środkiem selekcji zarówno pod względem zawodowym, jak i moralnym. Wzrastająca aktywność giełd zapewnia stałe usprawnianie techniki wymiany, jej bezpieczeństwa stosownie do zmieniających się warunków i wymagań.

6) Giełdy zbożowo-towarowe są stałym i źródłowym informatorem sygnalizującym każdorazowo sytuację na rynku. Informują one o rozmiarach podaży i popytu, ujawniają płacone i kształtujące się ceny. Oprócz tego materiały giełdowe są podstawami do ustalania wskaźników cen, dowodami cen w sporach, podstawą do obliczenia tenuty dzierżawnej. Są wreszcie giełdy zbożowo-towarowe, dobrze i sprawnie funkcjonującym aparatem dyspozycyjnym przy realizacji polityki zbożowej.

7) Uwarunkowanie zwolnienia transakcyj giełdowych od podatku obrotowego od prawidłowo prowadzonych ksiąg handlowych stało się i jest niezastąpionym źródłem informacyjnym również i dla władz skarbowych. Prawidłowo prowadzone księgi handlowe są bowiem podstawą do obliczenia podatku obrotowego, nie tylko od towarów opłacających podatek obrotowy, ale również i od towarów i tym samym i obrotów tych firm, które uchylają się od ujawniania prawidłowych obrotów. Niezależnie od tego księgi te stanowią poważny materiał do ustalania podstaw wymiaru podatku dochodowego. Korzyści te z punktu widzenia skarbu państwa i z punktu widzenia podniesienia moralności podatkowej są niewątpliwie bardzo cenne.

8) W związku z tak poważnymi obrotami na krajowych giełdach zbożowo-towarowych *płyną znaczne korzyści finansowe dla skarbu państwa.* Roczny przychód z tytułu opłat stemplowych od giełdowych kart umów, z tytułu opłat za porta, telefony, telegramy giełd, maklerów, członków i uczestników, z tytułu podatków maklerów i giełd waha się w granicach ponad 1.2 miliona złotych. Jeżeli do kwo-

ty tej doliczy się efektywne korzyści z tytułu umożliwienia miarodajnego wymiaru podatku dochodowego i obrotowego dziesiątków tysięcy firm, to efektywne wpływy wzrosną o dalsze miliony złotych.

W świetle tych faktów sprecyzowanych ostatnio przez Związek Giełd Zbożowo-Towarowych w Polsce, znaczenie giełd i ich dorobek nie ulega żadnej wątpliwości. Umniejszanie przeto znaczenia giełd względnie wyszukiwanie usterek w działalności giełd dla celów doraźnych mija się z celami gospodarczymi, uwypuklonymi naszą strukturą.

Mieczysław Wójcik.

POSIEDZENIA IZBOWE

Prezydium Izby.

W dniu 14 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Podczas posiedzenia tego Prezydium wysłuchało sprawozdania wiceprezesa Izby inż. Alfreda Dziedziula z konferencji odbytej w Ministerstwie Komunikacji w sprawie budowy dróg wodnych śródlądowych i w konsekwencji prosiło p. inż. Dziedziula o dalsze czuwanie nad przebiegiem tej sprawy. Następnie Prezydium zaznajomiło się z porządkiem obrad Plenarnego Zebrania Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, które odbędzie się w dniu 18 stycznia i ustaliło stanowisko naszej Izby do poszczególnych spraw, będących na porządku obrad tego zebrania.

Następnie Prezydium zaznajomiło się z tokiem prac nad opracowaniem obszernego referatu o porcie gdyńskim oraz poinformowane zostało przez dyrektora Izby dra J. Kulikowskiego o bieżących sprawach administracyjnych i bieżących pracach Izby.

W związku z XXV-letnim jubileuszem samodzielnej pracy zawodowej radcy Izby p. Władysława Maciejewskiego, Prezydium postanowiło nadać mu z tej okazji dyplom honorowy.

Komisja Polityki Handlowej i Eksportowa.

W dniu 4 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie połączonych Komisyj Polityki Handlowej i Eksportowej oraz Komisji Importowej. Na posiedzeniu tym omówiony został projekt instrukcji, opracowany przez Departament Handlowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie wymiany handlowej z krajami pozaeuropejskimi w zakresie transakcyj wiązanych.

Komisja Podatkowa.

W dniu 5 stycznia odbyło się pod przewodnictwem radcy Izby p. Alojzego Melerskiego posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej; na posiedzeniu tym Komisja Podatkowa ustaliła większością głosów swą opinię w sprawie reformy świadectw przemysłowych i to w sensie ich zniesienia.

GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE DZIAŁALNOŚĆ W 1937 R.

Gospodarcze Archiwum Morskie, zorganizowane w połowie 1936 r. przez Instytut Bałtycki, wykazuje w 1937 roku ożywioną działalność, ujawniającą się na zewnątrz w serwisie informacyjnym, dotyczącym spraw gospodarczo - morskich, jak i w pracach naukowych publikowanych w Serii „Prace Gospodarczego Archiwum Morskiego“, z których trzy pierwsze („Obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej“ — „Handel międzynarodowy i lokalny państw regionu bałtyckiego, lata 1929 — 1935“. — „Towarowe usługi morskie“) omawialiśmy na łamach Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, a w najbliższym czasie ukazać się mają będące w druku — „Składniki Transportu Morskiego“ — „Zaopatrywanie okrętów“ — „Tramping i żegluga regularna“.

W omawianym okresie udzielono około 1400 informacyj tak prasowych jak dla instytucyj oficjalnych i firm prywatnych. Zainteresowanie materiałami G. A. M.-u, będącego centralą informacyj gospodarczo - morskich o charakterze ogólnym nie tylko na terenie Gdyni, ale i całej Polski, ilustrują cyfry bezpośredniego zwracania się zainteresowanych; i tak zanotowano informacyj udzielonych pisemnie przeszło 100, ustnych i telefonicznych przeciętnie ok. 10 dziennie. Poza tym wykonano za drobną opłatą szereg zamówionych opracowań, zestawień, wykresów itp.

Ilość osób, korzystających z pracowni G. A. M.-u wynosiła w 1937 r. — około 600,

w tym duża liczba studentów Wyższych Szkół Handlowych w Polsce, — opracowujących „morskie“ tematy i w zbiorach G. A. M.-u znajdujących potrzebne materiały i literaturę. Księgozbiór podręczny G. A. M.-u wynosi na koniec 1937 r. około 800 voluminów; w tej liczbie znajdują się wydawnictwa informacyjne, dyrektoria portowe jak i wydawnictwa podręcznikowe dotyczące żeglugi, portów, handlu morskiego itd. Obok tego istnieje bogaty dział statystyczny, obejmujący około 160 roczników, miesięczników itp. wydawnictw statystycznych, dotyczących handlu zagranicznego, przewozów etc., przede wszystkim krajów regionu bałtyckiego, poza tym statystyki wydawane przez poszczególne większe porty europejskie. Na podstawie tych materiałów prowadzone są à jour zestawienia i wykresy (ok. 188 kart) porównywalnych zjawisk, jak ruch statków w portach, udział bander i obrotu towarów. Pracownia G. A. M.-u dysponuje biblioteką Instytutu Bałtyckiego (około 6.000 dzieł) jak i własnym księgozbiorem podręczników dotyczących żeglugi, portów, handlu morskiego oraz posiada ok. 330 czasopism gospodarczych, portowych, żeglugowych i geograficznych, przeważnie zagranicznych i obfitą prasę codzienną.

Najbogatszy dział pracy G. A. M.-u — to a) Archiwum, b) Kartoteki bibliografii, c) Katalogi; zgromadzone są tutaj systematycznie zbierane — a) dokumenty, informacje techniczno-gospodarcze, raporty konsularne itp., dotyczące portów, żeglugi i handlu, b) kartoteki obejmujące ok. 3000 wynotowanych artykułów z dziedziny różnych zagadnień morskich, c) katalogi alfabetyczne i rzeczowe ułatwiające orientację w posiadanym materiale oraz katalog centralny obejmujący około 2000 publikacyj gospodarczo-morskich, znajdujących się w księgozbiorach publicznych i prywatnych na terenie Gdyni.

Stale wzrastające zbiory pochodzą w większej części z wymiany za wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego jak i z darów wielu instytucyj i konsulatów zagranicznych na terenie Gdyni, zaopatrujących G. A. M. w informatory poszczególnych krajów.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI ZA TRZY KWARTAŁY 1937 R. W PORÓWNANIU Z TYMŻE RUCHEM W CAŁEJ POLSCE.

Ruch budowlany w Gdyni w dalszym ciągu intensywny na tle budownictwa na terenie całego Państwa Polskiego przedstawia się niezwykle okazale.

Stan budownictwa w miastach Polski i w Gdyni i %% stosunek przedstawiają tablice poniżej:

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	3 kwartały 1937
Liczba budynków				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców . .	6303	6699	8117	4834
Gdynia	301	630	438	198
%% udział Gdyni w budownictwie miast . . .	4,8	9,4	5,4	4,1
Kubatura w 1000 m³				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców . .	5329	6671	9982	5302
Gdynia	362	804	398	180
%% udział Gdyni w budownictwie miast . . .	6,8	12,1	4,0	3,4

(Źródło: Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i dane Biura Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni).

Tablica ta obejmuje wyłącznie budynki mieszkalne.

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	3 kwartały 1937
Liczba budynków				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców . .	5261	5534	5496	3555
Gdynia	226	438	398	180
%% udział Gdyni w budownictwie miast . . .	4,3	7,9	7,2	5,1
Kubatura w 1000 m³				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców . .	4219	4300	5250	4287
Gdynia	189	326	307	301
%% udział Gdyni w budownictwie miast . . .	4,5	7,6	5,8	7,0

Z zestawienia tego wynika, że w roku 1937 udział Gdyni w budownictwie miast zwiększył się. Sądząc z cyfr zwiększyła się również znacznie kubatura przeciętna budynków zakończonych.

Cyfry względne, odnoszące się do budynków rozpoczętych 3,4%, a szczególnie zakończonych — 7%, nabierają swego waloru, gdy się je porówna z %% stosunkiem ludności Gdyni do ludności miast ponad 20.000 mieszkańców, a który wynosi 1,5%.

Przedstawiamy poniżej inne porównanie, a mianowicie liczbę izb. Otóż liczba izb rozpoczętych w miastach z ludnością ponad 20.000 mieszkańców za 3 kwartały wynosi 35.540, w Gdyni zaś 2.163, co stanowi 6,1%.

W budynkach zakończonych na terenie miast z ludnością ponad 20.000 mieszkańców za 3 kwartały zakończono 36.075 izb, na terenie Gdyni 3.349 izb, co stanowi 9,3%.

KONKURS OKIEN WYSTAWOWYCH Z OKAZJI ZJAZDU W BYDGOSZCZY ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Z okazji mającego się odbyć w dniu 16 stycznia rb. Zjazdu Kupiectwa Pomorskiego w Bydgoszczy, organizuje Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu wielki ogólno-pomorski Konkurs Okien Wystawowych.

Konkurs odbywać się będzie w dniach od 14 — 18 stycznia rb.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu wyznaczył cztery pierwsze nagrody, dla odznaczenia najefektowniej udekorowanych okien branży: spożywczo-kolonialnej, bławatniczej, żelaźniano-porcelanowo-szklanej i towarów różnych.

Ponadto Prezes Związku zwrócił się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu o ufundowanie nagrody honorowej.

Nagrody powyższe ustanowione są niezależnie od licznych nagród komitetów lokalnych Konkursu Okien Wystawowych.

Przyznania czterech pierwszych nagród dokona Zarząd Główny Związku Towarzystw Kupieckich na podstawie przedstawionych mu przez poszczególne komitety lokalne materiałów rzeczowych, (fotografie, opisy, oceny i orzeczenia). Zarząd przy rozdzielaniu nagród weźmie pod uwagę obok strony artystycznej, również celowość, rzeczowość, oszczędność, a przede wszystkim, w jakiej mierze wystawa odpowiada wymogom współczesnej reklamy.

Konkurs wzbudził wśród kupiectwa wielkie zainteresowanie.

WIADOMOŚCI MORSKIE

STAWKI FRACHTOWE W 1937 R.

Podobnie jak ceny surowców, stawki frachtowe podlegały gwałtownym fluktuacjom w ciągu roku. Zbieg rozwoju handlu światowego jednocześnie ze zmniejszaniem się światowego tonażu przyczynił się do nagłego wzrostu stawek frachtowych pomiędzy latem 1936 r. i jesienią ostatniego roku. Według indeksu opracowanego przez „The Economist" stawki frachtowe, które osiągnęły punkt szczytowy we wrześniu 1937 r., — 168,8 przy podstawie rok 1898 — 1913 = 100, znacznie przewyższały poziom sprzed okresu depresyjnego. W następnym miesiącu w wyniku zmian sytuacji ekonomicznej poziom stawek zaczyna się obniżać i w ciągu ostatnich trzech miesięcy, kiedy wskaźniki wynosiły w październiku 163,6, listopadzie 146,1, grudniu 126,4, cały postęp osiągnięty w ciągu poprzednich 9 miesięcy został skreślony. Wskaźnik grudniowy był niższy o 1,4% od wskaźnika w takim samym miesiącu roku poprzedniego. Warto zanotować na marginesie, że punkt zwrotny spadku trendu cen surowców poprzedził spadek stawek frachtowych o sześć miesięcy. Grudniowy spadek stawek frachtowych w porównaniu z miesiącem poprzednim na poszczególnych szlakach handlowych według wskaźnika The Economist" wynosi dla wód:

europejskich	— 23,4 punkty na 140,8
Półn. Ameryki	— 12,2 punkty na 118,0
Płd. Ameryki	— 15,6 punkty na 109,4
Indii	— 20,7 punkty na 141,2
Dalekiego Wschodu	— 22,0 punkty na 127,1
Australii	— 24,6 punkty na 121,7

SPADEK FRACHTÓW SZWEDZKICH.

Wskaźnik frachtów opracowany przez Svenska Handelsbanken przy podstawie rok 1913 = 100 wykazuje dla listopada spadek przeszło 14% — z 173 w październiku na 148. Spadek jest powszechny choć różny dla różnych towarów; i tak dla frachtów drzewnych wynosi on 31 punktów (z 189 na 158), dla węglowych — 24 punktów (z 146 na 122), dla zbożowych — 29 punktów (z 197 na 168).

RUCH STATKÓW W ANTWERPII W 1937 R.

Ubiegły rok był rekordowym dla portu antwerpijskiego. Po raz pierwszy weszło w ciągu jednego roku 12.386 statków żeglugi morskiej pojemności 20.185.147 TRN.

MAŁE STATKI MNIEJ SKORZYSTAŁY Z KONIUNKTURY W R. 1937.

Norweskie sprawozdania żeglugowe za rok 1937 stwierdzają, iż mniejsze trampy mniej skorzystały z wysokiej koniunktury, której kulminacja wyraźnie się zaznaczyła w połowie ubiegłego roku. Zapotrzebowanie na mały tonaż bowiem wzrastało powolniej aniżeli na większe statki, jak również osłabienie stawek ku końcowi roku najwcześniej objęło małe statki.

ROZWÓJ FLOTY BANANOWCÓW WŁOCH I FRANCJI.

Włochy posiadają obecnie najszybszy na świecie bananowiec, mianowicie „Ramb I", nowozbudowany na stoczni Ansaldo w Genui. Bananowiec ten rozwinął przy próbnej jeździe szybkość 21 węzłów. Siostrzany statek „Ramb II" osiągnął ostatnio w podróży z Triestu do Magadisco przeciętną szybkość 17,7 węzłów. Po wykończeniu na wiosnę tego roku trzeciego podobnego statku włoski Monopol Bananowy będzie posiadał szybką flotę, która będzie w stanie zaopatrywać w banany nie tylko Włochy, ale całą południową Europę.

Również i Francja wykazuje znaczny rozwój swej floty bananowców. Jeszcze w roku 1930 Francja nie posiadała ani jednego statku specjalnego dla transportu bananów. Dwa lata później już ma 5200 TRB, a w 1936 r. — 70.225 TRB, przypadających na 25 jednostek. Francuska flota bananowców stoi obecnie na czwartym miejscu po Stanach Zjednoczonych, Anglii i Norwegii.

W 1932 r. Francja przewiozła na swych statkach 11.000 ton bananów, a w 1936 r. już 136.000 ton, na 200.000 ton konsumowanych rocznie.

Francuskie bananowce rzadko są większe niż 4.500 TRB, przeciętna ich pojemność wynosi 3.000 TRB. Ostatnio zbudowane bananowce mają pojemność od 3.853 do 3.890 TRB i rozporządzają od 3.785 do 4.000 metrów kwadratowych dla ładunku bananów.

ZWYŻKA CENY BUNKRU W HOLANDII.

Od dnia 2 stycznia ceny na bunkier w portach Holandii podwyższono tak, że obecnie jedna tona bunkrowego węgla kosztuje w Rotterdamie, Schiedamie, Vlaardingen, Amsterdamie, Zaandamie i Dordrechcie — porcie morskim od 21/6 do 22/ zależnie od ilości zakupu. W razie zawarcia kontraktu ceny są obniżane o 6 pensów.

WĘGLOWY PORT IMPORTOWY POWSTANIE W RYDZE.

Z wiosną br. rozpocznie się rozbudowa portu morskiego w Rydze. W pierwszym rzędzie planowany jest centralny port węglowy, który powstać ma tuż obok istniejącego od dawna t. zw. portu eksportowego. Port węglowy będzie zaopatrzony w urządzenia ułatwiające szybki wyładunek węgla.

URUCHOMIENIE PORTU NAFTOWEGO W HELSINKACH.

Z początkiem grudnia nowy port naftowy Helsinek, częściowo już wybudowany w Hertonäs, został połączony z siecią kolejową. Do tanków, których jest już pięć, prowadzi kanał, który będzie pogłębiony do 8 metrów: rurowe połączenia z nabrzeżem już istnieją.

ZAMARCIE RUCHU OKRĘTOWEGO SZANGHAJU W R. 1937.

Pod wpływem wypadków wojennych olbrzymi ruch portowy Szanghaju w drugiej połowie r. ubiegłego malał nadzwyczaj szybko. Tak, gdy w miesiącach maju, czerwcu i lipcu całkowity ruch tonażu na wejściu i wyjściu utrzymywał się jeszcze na poziomie 1.400 tys. t. r. n., w sierpniu spadł do 720 tys. ton, we wrześniu 269 tys. ton. w październiku 171 tys. ton. Spadek ruchu bander europejskich wynosił w tym czasie od 70 do 90 procent. Powyższe liczby dotyczą ruchu zagranicznego. Kabotaż spadł jeszcze bardziej, gdyż tu blokada ruchu statków chińskich do portów stanowiła czynnik dodatkowy. Jest ciekawe. iż w ruchu kabotażowym statki włoskie, których nie dotyczyła blokada, swój ruch nawet znacznie powiększyły. Ruchy angielskiego tonażu również mniej ucierpiały w ruchu kabotażowym, a nawet w ruchu zagranicznym. Z rozszerzeniem działań wojennych, a zwłaszcza możliwym wypowiedzeniu formalnym wojny Japonii ze strony Chin możliwe są pod tym względem duże zmiany: ogólny ruch okrętów w każdym razie jeszcze bardziej zmaleje.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POŚWIADCZANIE CEN FAKTUROWYCH PRZY IMPORCIE W RAMACH OBROTÓW KOMPENSACYJNYCH.

W związku z instrukcją Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 25 XI 1937 r. w sprawie czynności izb przemysłowo-handlowych, wykonywanych w myśl okólnika Nr 14 Komisji Dewizowej, Związek Izb Przemysłowo-Handlowych powiadamia, że w sprawie poświadczania cen fakturowych, firmy winny zwracać się bezpośrednio do Związku Izb, załączając wymagane dokumenty, a więc:

a) wniosek firmy w 2 egzemplarzach — (1 adresowany do Związku Izb i 1 — do Rady Handlu Zagranicznego, Komitet Przywozowy). W podaniu należy zaznaczyć za pośrednictwem jakiego banku przekazana zostanie należność dostawcy zagranicznego;

b) kopię pozwolenia przywozu — odcinek dewizowy;

c) zaświadczenie spedytora o kosztach — w wypadku gdy faktura nie obejmuje kosztów cif;

d) fakturę importową;

e) deklarację importera, stwierdzającą, że importer poza sumą faktury i ewent. kosztami wykazanymi w zaświadczeniu spedytora, żadnych innych kosztów na rzecz zagranicy nie ponosi;

f) deklarację celną przywozową, o ile towar został już oclony.

Opłata stemplowa w znaczkach wynosi po 5 zł od każdego pozwolenia przywozu i po 50 gr na każdy załącznik.

SPRZEDAŻ PIRYTÓW.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Katowicach komunikuje, że firma Zakłady Hohenlohego w Wełnowcu ma na sprzedaż piryty w następujących ilościach i gatunkach:

100 t. pirytów grubych o zawartości 47% S, 5% Zn, 0,41% Pb,

1000 t. pirytów drobnych o zawartości 46 % S, 9% Zn, 2% Pb.

W razie zainteresowania się przez firmy okręgu Izby nabyciem tego towaru, należy bezpośrednio zwrócić się do Zakładów Hohenlohego z powołaniem się na Izbę P. H. w Katowicach.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO BREMY.

W ciągu 11 miesięcy 1937 r. przywieziono do Bremy 1087 tys. bel bawełny, kiedy na tenże okres przypadało w 1936 r. 1108 tys. bel. i w 1935 r. — 984 tys. bel. Liczbami tymi objęty jest również i tranzyt. Cyfry powyższe w każdym razie są znacznie niższe od 2,7 mil. bel przywożonych w 1929 r. i 1913 r.

PODATEK OBROTOWY PRZY IMPORCIE DO ALGERU.

Ustawą z dnia 31 XII 1936 r. wprowadzony został we Francji podatek obrotowy 6% (zamiast obowiązującego uprzednio w wysokości 2%), przy czym rozszerzono go również na Alger dekretem z dnia 29 I 37. We Francji z dn. 8 VII 1937 r. podwyższono opłatę wspomnianą do wysokości 8%, w stosunku jednak do Algeru pozostała w mocy opłata podatku obrotowego w wysokości 6%.

Taksie tej podlegają również towary importowane z zagranicy, przy czym opłaca ją bądź importer bezpośrednio bądź też, jeżeli importer nie jest konsumentem lub detalistą, składa on tylko deklarację w urzędzie celnym, a taksa opłacona zostaje w ostatniej fazie przejścia towaru od producenta do konsumenta. Według założeń bowiem ustawy sprzedaż towaru podlega jednorazowo opłacie podatku importowego, w związku z czym nie pobiera jej się przy obiegu towaru między poszczególnymi producentami. W ten sposób, o ile importer jest producentem, który dany surowiec lub półfabrykat będzie przetwarzać, lub o ile jest hurtownikiem, importującym w celu odsprzedaży towaru detaliście, taksa jest zawieszona do momentu, kiedy towar trafia do ostatniego sprzedawcy. Istnieją jednak ograniczenia w tym zakresie, mianowicie importer może być uznany za producenta w tym wypadku, jeżeli roczny obrót jego produkcji przekracza 300.000 fr. Podobnie importer - hurtownik musi wykazać się obrotem przekraczającym rocznie 300.000 fr. Poza tym jeżeli importer, który jest producentem, przywozi towar do bezpośredniego użytku w swym przedsiębiorstwie, np. maszyny czy narzędzia, musi on w danym wypadku opłacić taksę, występuje on bowiem wtedy jako konsument.

Zasadniczo podatek obrotowy jest opłacany przez osobę lub firmę deklarującą towar w urzędzie celnym. Wysokość jego oblicza się od ceny towaru cif plus koszty wyładowania, plus cło, plus ewentualne taksy lokalne, i pobiera się, jak na wstępie wskazano, w wysokości 6%.

Wyjątki lub zniżki od tego wymiaru są przewidziane, mianowicie:

1. Artykuły, które przy imporcie do Algeru opłacają taksę 2% zamiast 6%:

a) Artykuły okazyjne, przedmioty stare ze srebra, biżuteria, meble i książki stare, kolekcje obrazów, rzeźby oryginalne itd.,

b) gazy,

c) melasa przeznaczona dla hodowców i dla producentów pożywek dla bydła, a która wchodzi w skład kontyngentu 100.000 ton, przewidzianego artykułem 42 dekretu z dnia 30 VII 1935 r., pod warunkiem dostarczenia hodowcom bezpośrednio.

2. Artykuły, których import do Algeru podlega specjalnym taksom:

a) Mięso świeże, chłodzone, mrożone, gotowane, solone, konserwy z mięsa wyłącznie wieprzowego — opłacają następujące taksy od 1 kg mięsa netto:

końskie — 0,20 fr.
wołowe — 0,30 fr.
cielęce, owcze, kozie — 0.40 fr.
wieprzowe — 0,50 fr.

3. Węgiel.

4. Konserwy podlegają nast. taksom od wartości:

a) rybne — 5,2%
b) inne — 5,6%.

5. Benzyna, benzol: 4% od wartości.

6. Artykuły, których import nie podlega opłacie 6% taksy:

a) Zboża przeznaczone na chleb;
b) niektóre produkty mleczarskie;
c) kartofle i ziemniaki-sadzeniaki.
d) Nawozy i produkty przeznaczone do polepszenia roli, produkty chemiczne do walki ze szkodnikami, chorobami ziaren i nasion. do zniszczenia chwastów i wszelkie składniki nawozów pod warunkiem udowodnienia ich użytku w rolnictwie.

Jest rzeczą oczywistą, iż w razie importu powyższych artykułów dla innych celów, niż wymienionych, taksa 6% jest pobierana.

Zwolnienie ze względu na specjalne formy importu:

a) Towary deklarowane przy imporcie jako:

pozostające na składzie celnym (entrepôt),
dla obrotu tymczasowego (admission temporaire),
dla tranzytu czy przeładowania;

b) próbki bez wartości, przedmioty osobiste, przedmioty korzystające z przywileju dyplomatycznego;

c) towary oraz opakowania podlegające zwrotowi;

d) złoto w postaci rudy, w sztabach lub monetach;

e) książki oraz publikacje przeznaczone dla bibliotek publicznych, otrzymane przez pocztę.

OGRANICZENIA DEWIZOWE W BRAZYLII.

W wyniku ogłoszenia nowej Konstytucji w dniu 10 XI 37, przewidującej w swej części gospodarczej cały szereg zmian, ukazał się dekret nr 1.131, zniżający opłatę wywozową obowiązującą przy eksporcie kawy z Milr. 45 (=sh/15 po dawnym kursie oficjalnym) na Milr. 12, dla ułatwienia konkurencyjności kawy na rynkach światowych. Aby jednak nie dopuścić do załamania cen tego podstawowego dla życia gospodarczego Brazylii artykułu, Rząd zaznacza, że będzie w dalszym ciągu zakupywał kawę wyeliminowaną z eksportu.

W dalszej części dekret powyższy znosi przymus oddawania 35% dewiz Bankowi Brazylijskiemu po kursie oficjalnym, który został zniesiony. Obecnie wszystkie transakcje dokonywane są po kursie wolnego rynku.

Mocą nowej Konstytucji zostały automatycznie zawieszone płatności długów zagranicznych.

Z uwagi na silny brak dewiz miejscowe sfery handlowe przewidują wprowadzenie w najbliższym czasie ograniczeń importowych, a nawet mówi się o zamrożeniach należności.

Szczegóły przydziału dewiz na pokrycie należności importowych nie są ostatecznie ustalone. Przewiduje się różniczkowanie towarów według ich rodzajów oraz krajów pochodzenia. Do czasu sprecyzowania tych zarządzeń pożądane jest pewne zahamowanie dostaw bieżących.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DREWNA BUDOWLANEGO I STOLARSKIEGO W UNII POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKIEJ.

Państwowy Instytut Eksportowy przypomina zainteresowanym eksporterom, że w zakresie stolarszczyzny budowlanej Unia importuje głównie: drzwi, okna i deszczułki posadzkowe.

W zakresie drzwi, będących najpoważniejszą pozycją w imporcie stolarszczyzny, główne zainteresowania rynku odnoszą się do drzwi płytowych.

Szczegóły w tej sprawie znajdą zainteresowani w P. I. E.

Okna, na skutek wielkiego rozpowszechnienia okien żelaznych, importowane są w małych stosunkowo ilościach, głównie ze Szwecji.

Deski podłogowe, jak i wszelkie drewno, jest poszukiwane na rynku południowo-afrykańskim, niemniej jednak importerzy stawiają wysokie wymagania co do gatunku towaru.

Poza tym dostawy napotykały na poważne trudności frachtowe. Kwestia ta jest o tyle poważną, że przy wysyłkach kilku wzgl. nawet kilkudziesięciu standartów, drewno musi być wysyłane statkami linij regularnych (żądanie importerów). Między Gdynią — Gdańskiem a portami Unii jedna tylko linia szwedzka „Transatlantic" utrzymuje takie połączenie; skutkiem braku miejsca nie przyjmowała ona ładunków drewna z Polski. Przeładunek w portach kontynentu europejskiego nie wytrzymuje zaś kalkulacji.

Wobec poważnej ilości firm branży budowlanej, które z zasady importują bezpośrednio, najwłaściwszą metodą opracowania rynku w tego typu artykułach, jak wyżej wymienione, jest nawiązanie stosunków z miejscowymi agenturami, które posiadają filie w większych centrach Unii, jak i komiwojażerów, są w stanie zapewnić dla eksportera większe korzyści, niż gdyby nawiązał on bezpośrednie stosunki nawet z najpoważniejszym importerem.

LIKWIDOWANIE ZATARGÓW Z FIRMAMI ODBIORCZYMI W KANADZIE.

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę firm polskich na potrzebę porozumiewania się z Konsulatem R. P. w Montrealu w razie powstawania jakichkolwiek zatargów czy sporów z firmami odbiorczymi w Kanadzie. W wypadkach zwłaszcza takich, gdzie zlikwidowanie zatargu wymaga interwencji adwokata, nieodzownym jest korzystanie z pomocy Konsulatu, który ma możność powierzenia sprawy do przeprowadzenia adwokatowi, pozostającemu w stałym kontakcie z Konsulatem, co zarówno przyczyni się do łatwiejszego załatwienia sprawy, jak i do mniej uciążliwego dla eksportera polskiego pokrycia kosztów, niż w wypadku powierzenia likwidacji zatargu adwokatowi wskazanemu przez agentów lub przedstawicieli, nie znanemu ani firmie polskiej, ani też Konsulatowi.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 GRUDNIA 1937 R. DO 7 STYCZNIA 1938 R.

AUSTRIA. Począwszy od dnia 23 XII 37 zostały zmienione stawki celne na żelazokrzem z poz. 365 c 3, mianowicie żelazokrzem o zawartości krzemu powyżej 88% opłaca cło dotychczasowe t. j. 1 koronę zł od 100 kg, o zawartości zaś 88 do 30% — 6 kor. zł, o zawartości od 30 do 9% — 4 kor. zl.

BRAZYLIA. Istnieje projekt rewizji stawek taryfy celnej, pomyślanej jako środek polepszenia salda handlowego Brazylii.

Wprowadzona została podwyżka stawek celnych na zgęszczony lub skroplony chlor, sodę żrącą i chlorek wapnia. Podwyżka stawek wywołana została potrzebą ochrony produkcji krajowej.

CHILE. Import karbidu został ograniczony do ogólnej ilości 1.550 ton rocznie.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 2 XII 37 wprowadzono zakaz przywozu i tranzytu owiec, kóz, świń i bydła rogatego z Belgii, Holandii i Niemiec.

DANIA. Projekt nowej ustawy walutowej został przyjęty przez parlament. Należy zaznaczyć, że na

listę towarów wolnych wprowadzono m. in.: wstążki i koronki, bibułkę papierosową, drut walcowany i niewalcowany, płyty cynkowe.

EGIPT. Z dn. 1 XII 37 przeprowadzono rewizję taryfy celnej. Szczegóły zmian w P. I. E.

ESTONIA. Dla nadwyżek eksportowych papierówki zostało wprowadzone zwolnienie od cła wywozowego. Poza tym cło wywozowe na drewno tarte zostało ustalone w wysokości 0,10 kor. od 1 m^3 i na 0,05 kor. od 1 m^3 drewna użytkowego. Dotychczas wolny wywóz lnu został obłożony cłem w wysokości 0,10 kor. od 1 kg netto.

FINLANDIA. W dniu 10 XII 37 ogłoszone zostało zarządzenie o uzależnieniu przywozu zwierząt i ptaków oraz surowych przetworów z nich od specjalnego zezwolenia Min. Rolnictwa. W celu zapobieżenia również szerzeniu zaraz zwierzęcych może Min. Rolnictwa wydawać przepisy regulujące przywóz i tranzyt zbóż, jarzyn, kartofli, paszy, słomy, worków, materiału opatrunkowego. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 I 1938 r.

Ustawą z dnia 17 XII 37 zostały z mocą obowiązującą od 1 I 38 wprowadzone zniżki celne na kawę, cukier, melasę. Poza tym cła t. zw. „ogwiazdkowane" zostały zmniejszone dla niektórych tkanin bawełnianych, pończoch wełnianych, obuwia gumowego, wyrobów fajansowych i bawełny strzelniczej. Cło podstawowe na cement zostało podwyższone.

FRANCJA. Według zarządzenia z dnia 5 XII 37 przywóz miodu i wosku jest dozwolony pod warunkiem dołączenia do przesyłek świadectw pochodzenia i zdrowotności. Zwolnione od tego warunku mogą być przewyżki poniżej 5 kg.

Zmienione zostały stawki celne na wyroby bednarskie z poz. 595 i 602 ter. Podwyższono cła na wyroby futrzane.

Taryfa celna została uzupełniona przez dodanie poz. 337 bis obejmującej wyroby z azbestu i cementu, jak płyty podłogowe, ścienne, dachówki, rury i inne.

Zmienione zostały zarządzeniem z dn. 22 XII 37 stawki celne na wyroby z jedwabiu naturalnego i sztucznego z poz. 459 taryfy celnej.

Ogłoszone zostały wyjaśnienia odnośnie clenia importowanych worków napełnionych towarami. Worki o ile nie pochodzą z krajów, które opłacają stawki minimalne, mają być clone wg takiej taryfy (generalnej, pośredniej lub minimalnej), jakiej podlega w zależności od pochodzenia towar w workach importowany.

Podwyższone zostały stawki w poz. 205 bis I dla wolframu, molibdenu i innych pierwiastków używanych do stopów, jak bor, chrom, krzem itp.

Zmienione zostały stawki w poz. 617 bis obejmującej składaki.

Ogłoszone zostały wyjaśnienia Dyrekcji Ceł wprowadzające różniczkowanie celne przy imporcie ołówków służących do pisania i do rysunków.

Dekretem z dnia 14 XII 37 zostały podwyższone stawki taryfy celnej w zakresie pozycyj od 363A do 363E oraz od 363 bis A do C, następnie na poz. 377, 382A, 383A, 386A, 387A, 388A, od 394 do 398, 398 bis 399, 400, 400 bis oraz 401 i 402, obejmujące: przędzę z lnu, konopi i ramie, tkaniny z konopi i ramie, jak również płótna bieliźniane i meblowe, następnie tkaniny jutowe, worki jutowe, dywany i aksamity oraz plusze meblowe.

Zarządzeniem z dnia 3 XII 37, opublikowanym w dniu 21 XII 37 zostały podwyższone w taryfie minimalnej stawki celne na przedmioty gospodarstwa domowego z żelaza kutego, stali i czarnej blachy (poz. 568A p. 1 i 2) prawie o 100 proc. w stosunku do cła dotychczasowego.

Cło wywozowe na śrut żelazny zostało obniżone z 500 na 50 fr. od 1 tony.

Dekretem z dnia 25 XII 37 podwyższono stawki celne na szereg towarów, m. in. galanterię szklaną, rękawiczki (poz. 419 B), naczynia (z poz. 577), nici gumowe i inne.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. W Réunion został wprowadzony dekret francuski podnoszący stawki celne o 13%, poza tym zastosowany dekret o ulgowym przywozie gazoliny dla celów przemysłu rolnego.

We Francuskiej Afryce Zachodniej podwyższono cło na sól do wysokości 10 fr. od 100 kg brutto.

W Gujanie Franc. zmieniono z dniem 17 XI 37 stawki celne na zwierzęta, słoninę, konserwy mięsne w puszkach, naczynia żelazne ocynowane i zapałki.

Poza tym w **Gujane i Martynice** zastosowany został dekret francuski, wprowadzający 13% podwyżkę ceł.

W Afryce Zachodniej wprowadzono opłaty konsumcyjne od szeregu artykułów, m. in. świec, mydła i wyrobów bawełnianych.

Na **Madagaskar** został również rozciągnięty dekret o 13% podwyżce ceł, poza tym dekret, wprowadzający zmianę ceł m. in. na rękawiczki, chemikalia, skóry.

GRECJA. Nastąpiła zmiana stawek celnych i rozszerzenie nomenklatury w pozycji 79, obejmującej zamki, klucze, haki, chwyty itp.

HISZPANIA. Mnożnik celny na 3 dekadę grudnia 1937 r. wynosił 177,92 pesetów.

HOLANDIA. Zmienione zostały stawki celne na ozdobną porcelanę oraz ozdobny fajans.

INDIE BRYTYJSKIE. Paczki pocztowe zawierające towary, które korzystają ze zniżek celnych, muszą być zaopatrzone w fakturę i świadectwo pochodzenia.

INDOCHINY. Rozciągnięte zostały na Indochiny postanowienia dekretu, którym w metropolii wprowadzono 13% podwyżkę stawek celnych.

IRAN. Okres ważności licencyj importowych ustalony został na okres roczny, obecnie jednak mogą być licencje przedłużane. Mianowicie jeżeli zwłoka w dostawie następuje nie z winy zamawiającego towar, licencja może być przedłużona najwyżej z terminem 6-miesięcznym.

JAPONIA. W dniu 10 XII 37 Min. Finansów wydało zarządzenie, zaostrzające dotychczasowe przepisy dewizowe. W myśl tych przepisów rozporządzanie zagranicznymi papierami wartościowymi za granicą, wymaga specjalnego zezwolenia. Jako maksymalną kwotę przekazów należności bez specjalnych pozwoleń ustalono wysokość 500 yenów. Regulowanie należności przed dokonaniem przywozu, wymaga zgody władz.

KANADA. Do dnia 12 I 38 obowiązywać mają stawki taryfy pośredniej (o 15% wyższe od minimalnych) dla towarów urugwajskich. O ile jednak układ handlowy z Urugwajem wejdzie wcześniej w życie zarządzenie o stosowaniu ceł pośrednich automatycznie wygasa.

KOLUMBIA. Dla przesyłek pocztowych o wartości powyżej 10 pesów, wprowadzony został obowiązek przedstawiania świadectw pochodzenia.

ŁOTWA. Cło od niektórych środków aptekarskich wynosić będzie obecnie 1 łat od 1 kg. zamiast jak dotychczas 17 łatów. Zniżką objęte będą patentowane specyfiki zagraniczne nie produkowane na Łotwie, których cena nie przekracza 100 łatów za 1 kg.

Cło wywozowe na kopalniaki iglaste zostało zniesione na przeciąg roku 1938.

MADAGASKAR. Zgodnie z zarządzeniem ogłoszonym w dniu 16 XII 37 kwestie obliczania wartości towarów importowanych będą powierzone specjalnej komisji rzeczoznawców. Zakres działania komisji ustali gubernator gen. Madagaskaru.

RUMUNIA. Ustalone zostały nowe przeciętne wartości filmów kinematograficznych (wg poz. 806 bis): 500.000 lei od 100 kg od pierwszej kopii, oraz 200.000 lei od 100 kg od dalszych kopij tego samego filmu. Zarządzenie to obowiązuje wstecz od 15 XII 37.

SZWAJCARIA. Wprowadzono zakaz przywozu pasz oraz słomy z krajów, gdzie panują zarazy zwierzęce, jak pyskówka i inne. Obecnie zarządzenie stosuje się do Francji, Unii Belgijsko-Luksemburskiej, Holandii, Niemiec i Północnej Afryki.

Dodatkowe opłaty celne za jęczmień, jak również inne zboża i strączkowe, używane przy produkcji słodu i piwa zostały obniżone z 24.35 fr. na 20.30 fr. od 100 kg, dla słodu do produkcji piwa z 33 na 27.50 fr., a dla piwa z 6 na 5 fr. od 1 hl.

TUNIS. W Journal Officiel Tunisien nr 98 bis z dnia 7 XII 37 ogłoszono zarządzenie wprowadzające przymusowe uwidocznienie kraju pochodzenia (marque d'origine), literami łacińskimi, w sposób wyraźny i niezatarty, następujących artykułów pochodzenia zagranicznego przy imporcie do Tunisu: (Przepisy obowiązywać będą w dwa miesiące od opublikowania w Journal Officiel Tunisien, to znaczy od 7 lutego 1938 r.):

Rodzaj towaru:

Wyroby pończosznicze, gorsety itd., ubrania;
Papier listowy, koperty i podobne;
Wyroby z juty;
Biżuteria fantazyjna;
Ołów nieobrobiony, w bryłach, sztabach, płytach;
Kołnierzyki, mankiety, plastrony itd.;
Materiały tekstylne, płótna, batysty, fantazyjne i inne;
Zapalniczki;
Parasole i parasolki;
Blacha cynkowa, wyroby z cynku;
Wyroby nożownicze;
Wszelkie wyroby szczotkarskie, pędzle do golenia, malarskie;
Wyroby metalowe;
Fajanse białe i kolorowe;
Guziki z porcelany, fajansu i „bisquit";
Materiały z kauczukiem, ubrania gumowe;
Krawaty;
Rękawiczki skórzane;
Lalki, maski, zabawki metalowe i mechaniczne;
Kufry, walizki, galanteria skórzana;
Lodownie, chłodnie, aparaty chłodzące, kompresory itd.;
Rury metalowe giętkie;
Wszelkie kapelusze ozdobione dla mężczyzn i chłopców;
Podstawy dla parasoli (montures pour parapluies);
Zegary, ścienne (pendulettes);
Rękojeści drewniane dla narzędzi rolniczych;
Albumy z obrazkami;
Etykiety, pokrowce, pudła itd. (habillages, conditionnements);
Globusy geograficzne;
Wanny, nasiadówki, muszle; klozety, i wszystkie podobne artykuły sanitarne z blachy emaliowanej;
Pompki ręczne i kompresory dla powietrza i gazów;
Obuwie wszelkiego rodzaju;
Miody;
Nakrycia i zastawy stołowe, metalowe i platerowane;
Meble drewniane;
Broń palna;
Materiały elastyczne (tissus elastiques);
Wyroby galanteryjne (Articles de mode);
Lampy elektryczne, akumulatory, baterie elektr.;
Masło;
Jaja;
Śliwki świeże i konserwowane.

TURCJA. Wydane zostały zarządzenia co do formy przesyłek próbek bez wartości. Muszą być one owinięte w opakowanie zielonego koloru z naklejkami stwierdzającymi, że próbki nie są przeznaczone do sprzedaży i że są przesyłane bezpłatnie. Wielkość próbek nie może przekraczać $^{1}/_{5}$ opakowania oryginalnego, w jakim są dane towary sprzedawane.

W dniu 24 XII 37 ogłoszone zostało 12 rozporządzenie dewizowe, stanowiące kodyfikację dotychczasowych przepisów.

Począwszy od dnia 20 XII 37 cło nałożone na cukier pochodzenia zagranicznego i wynoszące dotychczas 15 piastrów, zostało obniżone dla cukru w kost-

ce na 13,5 piastr, oraz dla cukru kryształu na 11,5 piastrów. Zarządzenie to obowiązuje do czerwca 1938 r.

WĘGRY. Szereg zarządzeń dewizowych, ogłoszonych w maju 1937 r., został przedłużony na rok 1938. Dotyczy to zarządzenia o moratorium transferowym, obsługi procentów, pożyczek zagranicznych i innych.

WIELKA BRYTANIA. Ogłoszono w dniu 16 XII 37 kwoty kontyngentowe dla bekonów i szynek na rok 1938. Przydział dla Danii wynosi 281.055 cwt., dla Holandii — 42.048 cwt., dla Polski — 33.187, dla Szwecji — 20.806, Litwy — 13.037, Argentyny — 3.098, Estonii — 3.320, Finlandii — 1.770, Łotwy — 3.098, ZSRR. — 3.762, Stanów Zjednoczonych A. P. — 33.408, łącznie 442.606 cwt.

Cło na bawełniany aksamit w wys. 10 pensów od 1 yarda kwadr. zostało przedłużone na rok.

WŁOCHY. Z dniem 13 XII 37 wprowadzony został zakaz wywozu ołowiu i jego stopów oraz cynku i jego stopów, w blokach i odpadkach.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Tkaniny mundurowe. Firma kolumbijska prosi o oferty na tkaniny mundurowe oficerskie, celem wzięcia udziału w przetargu. P/33370/46/M.

Tkaniny. Firma marokańska interesuje się uzyskaniem przedstawicielstw firm polskich na sprzedaż tkanin bawełnianych, wełnianych i z jedwabiu sztucznego, jak również wigoniowych. P/33326/64/46/M.

Tkaniny i przędza. Firma turecka poszukuje przedstawicielstw fabryk polskich tkanin bawełnianych i jutowych, przędzy bawełnianej, wełnianej i jedwabnej. P/262/4.M./M.

Biel cynkowa. Firma brazylijska interesuje się importem wymienionego artykułu. P/33627/43/47/Tc.

Papier celofanowy. Firma kubańska poszukuje kontaktu z producentami wym. artykułu. P/168/61/Tc.

Tanie wyroby szklane. Firma kanadyjska interesuje się importem kufli, szklanek itd. P/33478/63/Tc.

Szachownice. Firma holenderska interesuje się importem szachownic z drzewa oraz papieru. P/33470/40/KL.

Różne. Poważna firma kanadyjska interesuje się importem różnego rodzaju artykułów, jak wyroby emaliowane, galanteria żelazna, wyroby szklane, rękawiczki itp. P/33328/54/KL.

Poważna firma agenturowa w Palestynie interesuje się importem z Polski następujących artykułów: szkła i wyrobów szklanych, fasoli, mączki ziemniaczanej, konserw owocowych, rybnych, koszernych mięsnych, drzewa i dykty. E/31945/95/H.

Firma agenturowa egipska, o której Instytut posiada referencje, interesuje się objęciem reprezentacyj na następujące artykuły: meble gięte, materiały bawełniane drukowane, trykotaże, materiały elektrotechniczne. E/32987/95/H.

Firma agenturowa angielska pragnie objąć reprezentację firm polskich produkujących wieszaki, przedmioty domowego użytku drewniane i meblowe, leżaki, ramy do krzeseł. E/32802/95/H.

Artykuły spożywcze. Firma agenturowa w Tunisie z oddziałami w półn. i połudn. Tunizji pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi zainteresowanymi eksportem artyk. spożywczych. E/32947/22/H.

Różne. Firma ateńska pragnie nawiązać kontakt z firmami interesującymi się rynkiem greckim. E/32918/22/H.

Firma belgijska pragnie importować z Polski artykuły metalowe, oraz węglopochodne. E/32914/95/H.

Szkło stołowe. Firma kalifornijska interesuje się importem wymienionego artykułu. P/32909/63/TC.

Wyroby ze szkła prasowanego i porcelanowe. — Agenturowa f-ma wenezuelańska poszukuje przedstawicieli w zakresie wymienionych artyk. P/31691/95/TC.

Różne. Firma brazylijska poszukuje wyłącznego przedstawicielstwa firm produkujących wszelkie artykuły chemiczne i gumowe. P/31922/95/TC.

Firma brazylijska interesuje się objęciem przedstawicielstwa, branża obojętna, teren działania: stan Rio Grande do Sul. E/30402/29/Sum.

Firma łotewska pragnie importować z Polski różne artykuły, jak skóry futrzane, jelita, czekoladę. R/33233/4A/S.

Owoce. Firma importowa w Czechosłowacji interesuje się importem owoców świeżych i suszonych. R/31931/34/76/S.

Torf. Firma angielska zapytuje o polskich producentów torfu, przygotowanego do celów ogrodniczych. R/31825/38/S.

Obuwie. Firma holenderska posiada zapytanie z Sumatry (Indie Holenderskie) na białe obuwie płócienne, z podeszwami gumowymi (Creppe-Gummisohlen), w asortymencie rozmiarów 23/27, 28/35 i 36/42. P/32921/64/M.

Odzież robotnicza. Firma amerykańska specjalizująca się w reprezentacji fabryk włókienniczych na sprzedaż tkanin i przędzy bawełnianej, wełnianej, jedwabnej i z jedwabiu sztucznego, interesuje się importem ubrań robotniczych niebieskich, dla mechaników. P/33172/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—o—

Izba Handlowa Polsko - Szwajcarska podaje następujące informacje w zakresie możliwości eksportowych:

N/21 — Przedstawiciel na terenie szwajcarskim (polski obywatel) dobrze jednakże z rynkiem szwajcarskim obeznany, bo zamieszkały w Szwajcarii od roku 1911, pragnie objąć za-

stępstwo firmy polskiej, produkującej konserwy mięsne, również z ozorków wieprzowych, konserwy z drobiu i wędliny.

N/24 — Firma szwajcarska, zainteresowana importem z Polski smardzy suszonych, pragnie wejść w kontakt z poważnymi eksporterami polskimi odnośnego artykułu.

R/166— Poważne towarzystwo transportowe na terenie Szwajcarii pragnie wejść w kontakt z firmami polskimi, eksportującymi na rynki zagraniczne, a przede wszystkim do Szwajcarii, któreby reflektowały na skorzystanie z usług odnośnego towarzystwa.

PS/19— Bardzo poważny przedstawiciel na terenie Szwajcarii pragnie objąć zastępstwo generalne na tamtejszym rynku jakiejś firmy polskiej, produkującej i pragnącej wywozić do Szwajcarii wyroby azbestowe, skórzane, szczotkarskie, gumowe, porcelanowe, artykuły specjalne z żelaza i blachy, materiały izolacyjne, papier, artykuły elektrotechniczne, sprzęty i artykuły pomocnicze do biur, gospodarstwa domowego i kuchni, ewentualnie zastępstwo firm zainteresowanych w eksporcie drzewa, ziół, artykułów kolonialnych i produktów rolniczych.

Bliższych informacyj udziela Biuro Izby (Warszawa, Kredytowa 8 m. 4, tel. 208-18, 216-28), przy czym firmy zainteresowane proszone są o podanie referencyj, oraz o wpłatę tytułem zwrotu kosztów zł 4,— na konto P.K.O. nr 29.584, względnie o przesłanie równowartości w znaczkach pocztowych.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POSTULATY SFER GOSPODARCZYCH OKRĘGU IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI W ZAKRESIE USPRAWNIENIA RUCHU I PRZEŁADUNKU KOLEJOWEGO.

Na ostatnim posiedzeniu Komisji Komunikacyjno-Turystycznej rozpatrzone zostały najpilniejsze postulaty, dotyczące usprawnienia ruchu kolejowego. Podajemy niżej treść memoriału, wystosowanego do odnośnych czynników w tej sprawie.

Wagi kolejowe. Przeprowadzone przez Izbę dochodzenia ankietowe wykazały, że sfery gospodarcze okręgu Izby najdotkliwiej odczuwają następstwa, wynikające z różnicy wagi przesyłek, jaka zachodzi między stacją nadawczą a stacją odbiorczą. Jak dalece omawiane niedomaganie jest dla życia gospodarczego istotne, o tym świadczy poniższe zestawienie Centrali Handlowej Ziemiopłodów w Grudziądzu, sprzedającej produkty rolne, a w szczególności owies dla garnizonu warszawskiego, który za miarodajną uznaje wagę stacji odbiorczej.

Data nadania przesyłki	Numer wagonu	Stacja nadania	Waga stacji nadania kg	Waga stacji odbiorczej	Manco kg
31 8 1937	183852	Wydrzno	14.780	14.580	200
10 9 1937	154395	Skórcz	15.180	15.060	120
20 9 1937	137527	Skórcz	15.110	15.070	440
8 9 1937	152263	Starogard	15.130	14.920	210
4 9 1937	186121	Kamień	15.030	14.730	300
8 9 1937	155195	Łasin	15.150	14.490	660
15 9 1937	187366	Biskupiec	15.140	14.710	430
16 9 1937	191902	Zawdzka Wola	15.000	14.760	240
9 10 1937	183750	Sępólno	14.470	14.230	240
11 10 1937	106069	Łasin	10.070	9.947	123
9 10 1937	181843	Nowemiasto	15.040	14.820	220
9 10 1937	185122	Nowemiasto	14.820	14.635	185

Jak z powyższego zestawienia wynika, rozbieżność między wagą stacji nadawczej a wagą stacji odbiorczej dochodzi niejednokrotnie do 660 kg na niekorzyść nadawcy. Fakty tego rodzaju dowodzą, że albo wagi kolejowe nie są precyzyjne, albo też personel obsługujący wagi, jest niefachowy względnie niesumienny.

Z przytoczonych względów Izba uważa za konieczne, ażeby Ministerstwo Komunikacji zarządziło stopniowe odnawianie oraz częstszą kontrolę wszystkich wag kolejowych z tym, iż kontroli tej podlegałby również w grę wchodzący personel pod względem fachowości i sumienności.

Poza tym, jeśli chodzi o usprawnienie przeładunku, należy podkreślić, że brak wagi kolejowej odczuwają stacje Lipno i Rybno Pomorskie, gdzie ruch towarowy mógłby być dość znaczny, jednakże z powodu braku wagi zachodzą tak wielkie manco, że nadawanie przesyłek na tych stacjach jest połączone z ryzykiem.

O ile zaś idzie o wagi wozowe, to zainstalowania tego urządzenia domagają się sfery gospodarcze Świecia, Starogardu i Chojnic.

Tara wagonów. Zważywszy, że ścisłość tary wagonów kolejowych leży zarówno w interesie kolei, jak i jej klientów, koniecznym jest wydanie zarządzenia, zmierzającego do częstszej kontroli tary wagonów, a w szczególności w wypadkach, gdy wagon zostaje poddany remontowi.

Punktualność dostaw. Sfery gospodarcze okręgu Izby skarżą się na ujemne następstwa, wynikające z nieterminowej dostawy towarów, przy czym zwracają uwagę na bezwzględną konieczność przyśpieszenia transportów wszystkich przesyłek, a w szczególności węgla, który narażony jest na kradzież, oraz cementu i wapna, które są wrażliwe na wpływy

atmosferyczne. Najlepszą ilustracją niepunktualności dostaw są transporty z węglem, które z Górnego Śląska na Pomorze nie powinny iść dłużej, niż 3—4 dni, a które w rzeczywistości trwają, szczególnie w ostatnich czasach, do 10 dni. Wreszcie specjalnie punktualnej dostawy domagają się przesyłki, przeznaczone na eksport via porty. W zakresie tego rodzaju transportów zaobserwowano wypadki, że przesyłki z Tczewa zostały dostawione do portu gdańskiego dopiero po 3 dniach. Tego rodzaju zwłoka naraża eksporterów na szczególnie dotkliwe straty, o ile przesyłka nie zdąży do portu przed odejściem statku. Ponieważ wydawany przez Ministerstwo rozkład jazdy pociągów towarowych nie jest w praktyce przestrzegany, sfery gospodarcze nie tylko pozbawione są podstawy orientacyjnej, lecz także narażone są na niepotrzebne wydatki i straty.

Jeśli nasze koleje pod względem technicznym niewiele ustępują kolejom niemieckim, gdzie przekroczenie terminu dostawy zachodzi tylko w wyjątkowych wypadkach, (np. zagrzanie się osi), to słuszny jest postulat sfer gospodarczych, ażeby oficjalny rozkład jazdy pociągów towarowych był również u nas przestrzegany.

Awizowanie o przybyciu przesyłki. Z punktualnością dostawy wiąże się jak najściślej zawiadamianie odbiorcy o przybyciu przesyłki. Regulamin przewozu przesyłek towarowych postanawia, że zawiadomienie o nadejściu przesyłki należy wysłać dopiero (a więc najwcześniej) po jej nadejściu na stację przeznaczenia. W ten sposób regulamin unormował omawianą sprawę jednostronnie, gdyż nie zawiera żadnych postanowień co do kwestii, w jakim terminie przybycie przesyłki powinno być najpóźniej zaawizowane odbiorcy. Ponieważ zwłoka w awizowaniu pociąga za sobą straty dla klientów kolei, koniecznym jest, ażeby poruszona kwestia została unormowana zgodnie z wymogami życia gospodarczego.

Bezpieczeństwo przesyłek. — Przesyłki, transportowane w wagonach otwartych, a więc węgiel, drzewo, buraki itp., są narażone w ośrodkach większego bezrobocia na rozkradanie i to nawet w większych partiach. Wypadki tego rodzaju zaobserwowano w szczególności na stacjach Świecie i Chełmno, gdzie stałe i masowe kradzieże, połączone przy tym z niszczeniem urządzeń kolejowych, znajdują się na porządku dziennym. Ponieważ z usprawnieniem przewozu łączy się przede wszystkim bezpieczeństwo przesyłek, niezbędnym jest, ażeby na tych stacjach, gdzie personel kolejowy nie znajduje należytego posłuchu, ustanowiono specjalnych uzbrojonych strażników kolejowych, którzy pełniliby swoją funkcję nie tylko w nocy, lecz w ciągu całej doby.

Z bezpieczeństwem przesyłek wiąże się ściśle staranne obchodzenie się z towarem. Na terenie okręgu Izby obserwuje się liczne wypadki niedbalstwa przy ładowaniu względnie wyładowywaniu drobnicy, jak np. przy przesyłkach, zawartych w opakowaniu delikatnym, tłukliwym względnie wrażliwym na wpływy atmosferyczne.

Obliczanie przewoźnego. Ponieważ niewłaściwie zastosowana taryfa względnie błędnie obliczone przewoźne powodują długotrwałe reklamacje i nieporozumienia zarówno z dostawcą jak i odbiorcą towaru, koniecznym jest, ażeby personel, zajęty w ekspedycjach towarowych, stał na wysokości zadania.

W odniesieniu do *inwestycyj kolejowych*, wysuwane są postulaty następujące:

Przemysł rybny w Jastarni domaga się wybudowania krytego peronu dla ekspedycji towarowej na stacji Jastarnia. Brak zabezpieczenia przed opadami atmosferycznymi towaru, składanego w sezonie rybnym na odkrytym peronie w Jastarni, powoduje bardzo znaczne szkody wskutek przemakania towaru z jednej oraz zanieczyszczenia skrzyń błotem z drugiej strony.

Ten sam postulat odnosi się do stacji Wielka Wieś.

Ponieważ dworzec kolejowy w Wejherowie nie może już w należytej mierze obsłużyć ruchu pasażerskiego zwłaszcza, iż w grę wchodzi także ruch turystyczny, zainteresowane sfery okręgu Izby zgłosiły postulat, ażeby dworzec w Wejherowie został odpowiednio przebudowany i powiększony.

W SPRAWIE FRANKOWANIA KOPERT ZWROTNYCH IZBY.

Wobec stale powtarzających się faktów ofrankowywania przez firmy okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni kopert zwrotnych, przesyłanych przez biuro Izby firmom w celu nadsyłania odpowiedzi na zapytania Izby, Izba Przemysłowo - Handlowa wyjaśnia co następuje:

Korespondencja, przesyłana przez firmy w dostarczanych przez Izbę t. zw. „kopertach zwrotnych", zaopatrzonych w wydrukowany adres Izby oraz klauzulę „na wezwanie urzędowe Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni — L. dz. z dn.", jest wolna od frankowania płatnymi znaczkami pocztowymi, gdyż korespondencja ta, w myśl rozporządzenia z dnia 22 VII 1934 r. o urzędowych przesyłkach listowych, frankowana jest przez biuro Izby przy odbiorze.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU 1937 ROKU.

Ogólne połowy polskiego rybołówstwa morskiego w grudniu 1937 r. wyniosły 903.220 kg o wartości zł 467.574,—. Z ilości tej przypada na:

Morze Północne 763.450 kg o wart. zł 386.695, tj. ilościowo 88%

Skagerak 34.060 kg o wart. zł 9.776, tj. ilościowo 0,3%

przybrzeżne 105.710 kg o wart. zł 71.103, tj. ilościowo 11,7%

razem 100%.

W porównaniu z rokiem ubiegłym, obecnie połowy przybrzeżne, z których utrzymać się mają rybacy, spadły w grudniu ilościowo o 93%, gdyż z 1.667.030 kg na 105.710 kg. Wobec wyższych cen spadek wartościowy wyniósł 84%.

Z połowów na Morzu Północnym wypada na śledzie oclone:

„Mewy" — 691.300 kg o wartości zł 345.650,— a na połowy

„Pomorza" — 72.150 kg o wartości zł 41.045,—.

SYTUACJA W IMPORCIE ŚWIEŻYCH SZPROTÓW.

Tegoroczny sezon połowów szprotów na Bałtyku w pobliżu Wybrzeża polskiego kształtuje się nadal niepomyślnie. Wobec braku surowca z połowów własnych, przemysł wędzarniczy zmuszony jest zaopatrywać się w świeże szproty w Szwecji, przy czym dla uniknięcia niepożądanej konkurencji ze strony importerów polskich pomiędzy sobą na rynkach zakupu, zakupy te dokonywane są na podstawie porozumienia pomiędzy przemysłowcami gdyńskimi przez Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich. Importowany surowiec dzielony jest następnie pomiędzy wędzarnie na podstawie ustalonego klucza w stosunku do ilości pieców wędzarniczych.

Przyznane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu normalne kontyngenty na import szprotów ze Szwecji są wyczerpane, na skutek czego zakupy dokonywane były ostatnio z kontyngentów dodatkowych. Nadmienić przy tym należy, że i w Szwecji połowy szprotów w ostatnich czasach znacznie się pogorszyły, co w konsekwencji spowodowało zwyżkę cen na rynkach zakupu.

W tych warunkach wędzarnie na Wybrzeżu napotykają poważne trudności w utrzymywaniu w ruchu swych przedsiębiorstw z przeróbki surowca z kontyngentów przydzielanych na miejscu za pośrednictwem Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Istnieje co prawda kilka przedsiębiorstw, wykorzystujących w większym stopniu swą zdolność produkcyjną, ale te przedsiębiorstwa trudnią się przeróbką szprotów świeżych, importowanych na podstawie kontyngentów, przydzielonych firmom zaplecza w innych okręgach izb przemysłowo - handlowych.

W związku z tak kształtującą się sytuacją w dziedzinie importu szprotów oraz na skutek wyczerpania przyznanych dla Gdyni kontyngentów, zwołana została — w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim — na sobotę, dnia 15 stycznia specjalna konferencja w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w celu wyjaśnienia położenia i opracowania wniosków zaradczych.

POMOC DLA NAJBIEDNIEJSZYCH RYBAKÓW.

Wobec ciągłego braku szprotów rybacy nasi pozostali bez możności zarobkowania. Wystarczy porównać ilości szprotów złowionych w grudniu w trzech ostatnich latach w kg.

	1935 rok	1936 rok	1937 rok
grudzień	2.421.000 kg	1.390.000 kg	56.000 kg
%	10%	58%	2%

Od trzech lat widoczny jest stały spadek połowów szprotów, a w stosunku do grudnia 1935 r. połowy w 1937 r. w tymże miesiącu stanowiły około dwa procent.

Niektóre rodziny rybaków znalazły się w skrajnej nędzy. Z doraźną pomocą wystąpiło tu Towarzystwo Samopomocy Rybaków Morskich, zorganizowane od lat kilku przy Morskim Urzędzie Rybackim.

Wydawanie pomocy dla najbardziej potrzebujących rodzin odbywa się w artykułach spożywczych i opale.

Rybacy korzystający z pomocy obowiązani są odpracować otrzymany zasiłek. Wobec skromnych funduszów posiadanych przez Towarzystwo Samopomocy Rybaków Morskich sprawą dożywiania rodzin rybaków morskich zainteresuje się zapewne akcja Pomocy Zimowej.

OBNIŻENIE CEN NA NORWESKIE ŚWIEŻE ŚLEDZIE.

Pierwszy statek ze świeżymi śledziami w lodzie z Norwegii nadszedł z dwudniowym opóźnieniem dopiero 12 stycznia 1938 r. Statek „Lita" (flaga norweska) tonaż 318 brutto i 152 ton netto, makler „Bergtrans", przywiózł śledzi świeżych w lodzie 1.209 dużych skrzyń o wadze netto jednej skrzyni około 95 kg śledzi oraz śledzi zamrożonych 1.607 skrzyń (po 50 kg netto śledzi w skrzyni) i 64 dużych beczek śledzi solonych.

Należy podkreślić, że organizacja rybaków norweskich, pragnąc zwiększyć sprzedaż śledzi świeżych w lodzie na Polskę, obniżyła ceny. W stosunku do cen zeszłorocznych jedna skrzynia staniała około dziesięć złotych.

Obecnie sprzedawano w hurcie franco, wagon, oclone, Gdynia za jedną skrzynię 95 kg śledzi świeżych w lodzie zł 34,50.

O dwa złote staniały śledzie zamrożone. Jedną skrzynię 50 kg sprzedawano franco wagon port rybacki po zł 23,— (oclone).

RYBOŁÓWSTWO NORWESKIE W 1937 R.

Dochód z rybołówstwa norweskiego w 1937 r. wynosił szacunkowo 81,5 mil. kor., jest zatem w porównaniu z rokiem poprzednim (71 mil. kor.) większy o jakie 12%. Połowy wynosiły 780.700 ton, to jest tyle co w przeciętnym roku. Dobre były połowy dorsza — 159.487 ton, wobec 137.112 ton w r. 1936 i 116.670 ton w 1935 r. Najniższe ceny w 1937 r. były o 1 öre wyższe niż w 1936 r. i wynosiły 11 öre w Finnmarken i 12 öre w okręgach połowów dorsza.

Zimowe połowy w Finnmarken były korzystne, natomiast nie udały się wiosenne połowy dorsza. Dobre rezultaty dały połowy naokoło Lofotów, wartość ich wynosiła 13,6 mil. kor., czyli o 4,4 mil. kor. więcej niż w roku poprzednim. Dalekomorskie połowy dorsza nie udały się w ogóle, za wyjątkiem połowów trawlerami, na których zasolono dwa razy więcej niż w roku poprzednim. Połowy śledzi „Stor" i „Var" t. j. dużych i wiosennych były złe, lecz wobec zwyżki cen, wartość połowów nie spadła. To samo można powiedzieć i o połowach śledzi małych i tłustych. Natomiast połowy śledzi islandzkich były dobre i dały 246.000 ton. Połowy sardynek nie wykazały większych wahań, połów makreli był dobry, jak również i flądér, ale na jesieni tych ostatnich było mało.

RYBOŁÓWSTWO DUŃSKIE W 1937 R.

Połowy duńskie w 1937 r. były nieco obfitsze niż w roku poprzednim i szacunkowo wynoszą 90 milionów kg, wartości około 40 mil. kor. Natomiast wywóz ryb świeżych, wobec spadku cen dla większości rodzajów ryb, przyniósł mniej dochodu niż w 1936 r., szacunkowo od 33 do 34 mil. kor. W ciągu 11 miesięcy wywóz flądér wynosił 21,6 mil. kg (19,6) za 14,4 mil. kor. (15,4), dorszy 9,7 mil. kg (9,7) za 5 mil. kor. (4,9), węgorzy 3,4 mil. kg (3,5) za 5 mil. kor. (5,6), śledzi 11,2 mil. kg (8,4) za 2,4 mil. kor. (2).

Przeciętna roczna cena na rynku kopenhaskim wynosiła za kilogram flądér (dużych) 2 kor. 16 (2,23), dorszy świeżych (dużych wyborowych) 0,40 kor. (0,39).

NIEMIECKIE POŁOWY ŚLEDZI W R. 1936.

W zeszycie trzecim tomu VIII „Berichte der Deutschen Wissenschaftlichen Kommission für Meeresforschung" ukazał się między innymi obszerny artykuł dra W. Erdmanna z Hamburga pt. „Die Deutsche Grosse Heringsfischerei im Jahre 1936". Artykuł ten ilustrowany 4 rycinami, 6 tablicami statystycznymi i 10 mapkami, jest ósmym z rzędu sprawozdaniem z wyników niemieckich połowów śledzi, z serii corocznych sprawozdań publikowanych w tymże czasopiśmie.

Jak wynika ze sprawozdania za r. 1936, najważniejszym wydarzeniem tego roku było wczesne rozpoczęcie połowów pławnicami oraz połowy grudniowe w Kanale. Doświadczenia r. 1936 uczą, że należy corocznie ponawiać próby przedłużania okresu połowów pławnicami pod koniec roku przez odwiedzanie miejsc połowów śledzi w Kanale. Autor sądzi na podstawie badań z lat ostatnich, że byłoby możliwe i w okresie przed czerwcem poławiać dobry towar w północnych częściach Morza Północnego i że należałoby tam czynić w okresie wiosennym połowy sieciami ciągnionymi.

Sporządzone dla każdego miesiąca i dla całego roku mapy miejsc połowów podzielone są na działki, oznaczające ilość połowów w kantie; dają one doskonały obraz połowów w danym okresie czasu i miejscu i znakomicie ułatwiają czytelnikowi orientację w tekście.

WYDAWNICTWA

NAJNOWSZE PRACE Z DZIEDZINY ZAGADNIEŃ MORSKICH.

Nowa seria wydawnictw Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, „Prace Gospodarczego Archiwum Morskiego", wzbogaciła się w ostatnich dniach grudnia o dalsze dwie rozprawy, noszące kolejny numer 4 i 5: Bogusława Żórawskiego „Składniki transportu morskiego" oraz Bolesława Koselnika „Zaopatrywanie okrętów".

Pierwsza z wymienionych prac omawia ważną w gospodarce morskiej sprawę transportu morskiego — z punktu widzenia żeglugi regularnej i trampowej. Przedstawiwszy po krótce organizację i podział pracy w transporcie morskim, jego główne czynniki i ich stosunki wzajemne, autor poświęca dłuższe rozważania frachtowi morskiemu, stawkom frachtowym i taryfom liniowym. Główny trzon rozprawy poświęcony jest dokumentom transportowym: czarterowi, konosamentowi oraz dowodom zastępczym i pomocniczym. Niezbędną w tym wypadku ilustracją wywodów autora są wzory dokumentów dodane do książki jako załączniki w liczbie 8 i to w oryginale angielskim oraz w tłumaczeniu polskim. W takim ujęciu dostosowanym do wymogów praktyki portowej i żeglugowej rozprawa B. Żó-

rawskiego będzie niewątpliwie nader przydatna dla wszystkich zajmujących się sprawą transportu morskiego zarówno teoretycznie jak i praktycznie.

„Zaopatrywanie okrętów“ B. Koselnika wyrosło również z praktycznych potrzeb naszych kół portowo-żeglugowych. T. zw. shipchandlerka, czyli zaopatrywanie statków w portach morskich, jest działem nader ważnym w gospodarce morskiej, a jednak nie dość jeszcze rozwiniętym w Gdyni.

W rozdziale pierwszym swej pracy („Uwagi ogólne“) kreśli autor istotę zaopatrywania okrętów, mówi o artykułach dostaw okrętowych oraz o ich charakterze, o handlu zaopatrywania okrętów, o okręcie jako rynku zbytu, wreszcie o organizacji i działalności zaopatrywania okrętów i przepisach w portach obcych.

Jak się przedstawia sprawa zaopatrywania okrętów w Gdyni i w Gdańsku, o tym dowiadujemy się z rozdziału drugiego. W tej dziedzinie Gdańsk zawsze jeszcze góruje nad Gdynią; należy się jednak spodziewać, że ten stan rzeczy ulegnie zmianie, kiedy organizacja naszych usług portowych — po myśli wskazań omawianej książki — zyska na sprawności.

Ostatni, trzeci rozdział książki traktuje o zaopatrywaniu okrętów w paliwo, materiały pędne i wodę słodką w Gdyni i w Gdańsku. Szczególnie interesujące są konkluzje dotyczące portu gdyńskiego jako stacji bunkrowej dla węgla, z których wynika, że port nasz ma tu duże szanse rozwoju, rokujące mu świetną przyszłość w roli wielkiej stacji bunkrowej na Bałtyku.

Do szerszego rozpowszechniania obu wydawnictw winna przyczynić się ich nader przystępna cena (2,50 zł za tom). Nabywać można wprost w Instytucie Bałtyckim, Gdynia, Świętojańska 23, w Kasie im. Mianowskiego w Warszawie — Pałac Staszica, wzgl. w Księgarni M. Niemierkiewicza, Gdynia, Skwer Kościuszki.

„REGENHARDT'S GESCHÄFTSKALENDER FÜR DEN WELTVERKEHR“
das Handbuch fü direkte Auskunft und Inkasso 63. Jahrgang 1938. C. Regenhardt K.—G., Berlin SW 68, Friedrichstrasse 231. Cena — RM 11,—

Gospodarcze Archiwum Morskie zwraca uwagę na to specjalnie wyróżniające się przejrzystością układu wydawnictwo, zawierające informacje o bankach, spedytorach, adwokatach, sądach, urzędach celnych, armatorach, połączeniach kolejowych i wodnych, konsulatach etc.

Specjalna rubryka jest poświęcona adresom korespondentów dla każdej miejscowości, udzielających za niewielką opłatą informacyj handlowych i innych oraz inkasujących należności; tak np. dla Gdyni i dla Gdańska opłata wynosi 2 Mk., zasadniczo zaś dla Polski 1 Mk., jeżeli nie ma specjalnych opłat dla danej miejscowości.

Korzystanie z informatora ułatwiają załączone indeksy — rzeczowy, miejscowości itp. Objaśnianie sposobu korzystania z informatora podano w językach angielskim, francuskim, włoskim i hiszpańskim. Całość tego pożytecznego dla sfer kupieckich wydawnictwa ujęta jest na 1400 stronach podręcznego formatu.

PRZETARGI

PRZETARGI DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów:

Grupa A. Łączniki marki Ernest Erbe, znormalizowane wg norm międzynarodowych katalog IV/36 około kg 1057.

Grupa B. 1) Rury stalowe ciągnione bez szwu ze stali węglowej, o różnych wytrzymałościach na rozerwanie i dopuszczalne ciśnienie — około kg 15600; 2) rury gazowe czarne ciągnione, oraz ocynkowane około kg 15800.

Grupa C. 1) Drut stalowy polerowany do wyrobu sprężyn o różnych wytrzymałościach i średnicach około kg 128, 2) drut stalowy czarny i ocynowany około kg 550, 3) drut żelazny twardy około kg 8200, 4) drut kolczasty ocynowany kg 1500, drut żelazny miękki do spawania kg 7400.

Grupa D. 1) Plomby ołowiane wg warunków techn. około kg 5700, 2) rury ołowiane około kg 50.

Grupa E. Różne styliska wg rys. DOKP około sztuk 52260.

Oferty należy składać oddzielnie na poszczególne grupy *do dnia 21 stycznia 1938 r.* godziny 10 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przesłać pocztą do W-łu Zasobów w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tymże dniu o godzinie 11. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów. Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r. o dostawach i robotach na rzecz skarbu Państwa Dz. U. R. P. Nr 13/37 poz. 92. Bliższych informacyj udziela oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów pokój Nr 436 w Toruniu.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 I 38).

Stagnacja, jaka zarysowała się od dłuższego czasu w hurtowym handlu towarów kolonialnych trwa nadal. Można nawet śmiało powiedzieć, że potęguje się ona z dnia na dzień. Wprawdzie na rynkach zagranicznych sytuacja nie jest również wyraźna i obroty tranzytowe są nieregularne, to jednak w stosunku do rynku polskiego jest ona znacznie lepsza. Na poszczególnych rynkach zagranicznych nie ma bowiem takiego zastoju w branży kolonialnej jak na naszym. Nie ma tam bowiem tyle kombinacyj importowych co w Polsce. Ruch handlowy odbywa się normalnym trybem i chwiejność sytuacji zależna jest od czasowo zwiększonej podaży i mniejszych transakcyj tranzytowych. Natomiast u nas, pomijając słabszą siłę nabywczą ze strony konsumentów, import towarów kolonialnych i dystrybucja tychże zależna jest głównie od kombinatorów, mających duży wpływ na naszą politykę handlowo - kontyngentową. Tak długo dopóki nie odsunie się od polityki importowej grupy osób, mającej dzisiaj decydujący wpływ na kształtowanie się naszego importu i dystrybucji tego czy innego artykułu zagranicznego, normalna praca handlu hurtowego natrafiać będzie na znaczne przeszkody i o stabilizacji rynku nie może być mowy.

Kawa surowa:

W handlu kawą nastąpiło lekkie ożywienie. Zainteresowanie rynku wewnętrznego mocniejsze. Być może, że ruch obecny utrzyma się i sytuacja się poprawi. Ceny kształtują się loco magazyn importera w Gdyni za towar oclony za 1 kg następująco: Rio 7 zł 3,45—3,50, Capitania zł 4,50—4,55, Santos zł 4.45—4,50, Guatemala od zł 4,50 wzwyż.

Informują nas o zawarciu umowy kompensacyjnej przez Stocznię Gdańską z Brazylią na budowę statku handlowego dla Brazylii w zamian za kawę brazylijską. Umowa ta doszła do skutku rzekomo przy pomocy Kompanii Handlu Zamorskiego w Warszawie i podobnego towarzystwa gdańskiego.

Herbata:

W handlu hurtowym herbatą panuje prawie zastój. Rynek jest zaspokojony na około pół roku. Zbyt napotyka zatem na duże trudności szczególnie na herbatę z Sumatry i z Indyj. Ceny orientacyjne są następujące za 1 kg loco magazyn importera. Cejlon gat. pośledni zł 12,70—13,00, gat. średni zł 13.00—13,50, Sumatra zł 12,70—12.80. Travancora zł 13,75—14,25.

Korzenie:

Obroty w pieprzu czarnym zwiększyły się w stosunku do poprzedniego okresu o 40—50%. Pomimo, że cena sprzedaży ustalona została na zł 3,20 za 1 kg, dużo firm sprzedaje artykuł ten jednak po cenie zł 3,—, a nawet po zł 2,80. Zainteresowanie pieprzem białym słabsze. Cena waha się od zł 3,45—3,50 za 1 kg. W innych korzeniach (cynamon i piment) zbyt w ogóle słaby. Ceny kształtują się następująco: Cynamon cassia vera II zł 6,—, Lignea zł 5,00—5,10, piment zł 6,—.

Owoce suszone:

Popyt na rodzynki i sułtanki słaby. Ceny utrzymują się na poziomie poprzednim, tj. wahają się od zł 2,20—2,25 za 1 kg. W koryntkach ruch normalny. Artykuł ten sprzedaje się po zł 1,30 za kg. W śliwkach amerykańskich tendencja mocna. Cena zł 1,55 za kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 25 grudnia ub. r. nadszedł do Gdyni s/s „Lanital" z transportem ca 10.000 skrzyń cytryn włoskich.

s/s „Puck" zawinął do portu gdyńskiego dnia 28 grudnia ub. r. z ładunkiem 1.800 kg herbaty i 200 kg kawy. Towar nadszedł z przeładunku w Rotterdamie.

Dnia 31 grudnia ub. r. nadszedł s/s „Sibaiak" z transportem 2.975 kg daktyli.

Dnia 2 stycznia br. nadszedł do Gdyni transport 160.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich na s/s „Halfdan".

s/s „Baltrover" przywiózł dnia 3 stycznia do Gdyni 1.378 kg daktyli, 131 kg goździków i 2.051 kg pimentu.

Dnia 3 stycznia s/s „Aasne" przywiózł do Gdyni z Izmiru 4.500 kg fig i sułtanek oraz 627 kg migdałów z Calamaty.

s/s „Birkaland" nadszedł do Gdyni dnia 5 stycznia z transportem 1.310 ton pomarańcz i grapefruitów z Palestyny, 15 ton rodzynek z Candii, 28 ton sułtanek z Izmiru i 3.2 ton orzechów z Istambułu.

Dnia 6 stycznia przywiózł s/s „Lech" z Londynu do Gdyni 10.887 kg herbaty i 4.864 kg kawy.

s/s „Sleipner" nadszedł do portu gdyńskiego dnia 6 stycznia z ładunkiem 82.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich.

Dnia 8 stycznia nadeszły do Gdyni następujące transporty herbaty:

s/s „Hektor" — 1.200 kg
s/s „Aeneas" — 3.300 kg
s/s „Muena" — 846 kg.

Dnia 9 stycznia na s/s „Vasaland" nadeszło 24.500 kg orzechów z Istambułu i 1.500 kg liści laurowych z Pireusu.

s/s „Delaware“ przywiózł do Gdyni dnia 10 stycznia 220.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich.

Dnia 11 stycznia s/s „Jenny“ nadszedł do Gdyni z transportem ca 3.000 skrzyń cytryn włoskich.

s/s „Puck“ przywiózł do Gdyni dnia 11 stycznia ładunek 16.340 kg herbaty oraz 7.300 kg kawy. Towar nadszedł z przeładunku w Rotterdamie.

Dnia 12 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Mansuria“ z transportem 7.000 skrzyń cytryn włoskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 grudnia ub. r. do dnia 12 stycznia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 7 przetargów, z których 5 Aukcje Owocowe, 2 Bałtyckie Aukcje Owocowe. — Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 28 grudnia ub. r. aukcję, na której wystawiły:

1.200 skrzyń cytryn włoskich; sprzedano: 1.175 skrz. w cenie 30—34 zł za skrzynię
1.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich; sprzedano 630 skrz. w cenie 90—91 gr za 1 kg
120 skrzyń grapefruitów palest.; wycofano
250 skrzyń daktyli z kol. franc.; sprzedano: 150 skrz. w cenie 15,50 zł za skrz.
1.288 klatek mandarynek włoskich; sprzedano: 1.288 klatek w cenie 11—11,50 zł za klatkę.

Na aukcji obecnych było 26 kupców.

Na przetargu dnia 30 grudnia ub. r. wystawiono:

325 skrzyń cytryn włoskich; sprzedano: 325 skrz. w cenie 31—32 zł za skrzynię
120 skrzyń grapefruitów palest.; sprzedano: 30 skrz. w cenie 29 zł za skrzynię
820 skrzyń pomarańcz palest.; sprzedano: 820 skrz. w cenie 90—92 gr za 1 kg
1.500 klatek mandarynek włoskich; sprzedano: 650 klatek w cenie 11 zł za klatkę
200 skrzyń daktyli z kol. franc.; sprzedano: 25 skrz. w cenie 15,50 zł za skrzynię
125 worków cebuli polskiej; sprzedano: 125 worków w cenie 3,75—5,00 zł za 50 kg.

W aukcji wzięło udział 25 kupców.

Dnia 3 stycznia wystawiono na aukcji następujące towary:

850 klatek mandarynek włoskich; sprzedano: 850 klatek w cenie 11 zł za klatkę
90 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano
600 skrzyń pomarańcz palest.; sprzedano: 600 skrz. w cenie 90—91 gr za 1 kg
767 skrzyń pomarańcz włoskich; sprzedano: 757 skrz. w cenie 1,36—1,41 zł za 1 kg
400 skrzyń cytryn włoskich; sprzedano: 85 skrz. w cenie 31 zł za skrzynię
600 worków fig greckich wiank.; sprzedano: 600 worków w cenie 1,10—1,12 zł za kg
26 worków orzechów ziemnych; sprzedano: 26 worków w cenie 2,10—2,12 zł za kg
125 worków cebuli polskiej; sprzedano: 125 worków w cenie 3,75—4,00 zł za 50 kg.

W przetargu wzięło udział 25 kupców.

Na aukcję dnia 5 stycznia wystawiono:

1000 skrzyń pomarańcz palest.; sprzedano: 925 skrz. w cenie 91 groszy za 1 kg
100 skrzyń grapefruitów palest.; sprzedano: 5 skrz. w cenie 28 zł za skrzynię
115 skrzyń cytryn włoskich; sprzedano: 115 skrz. w cenie 30 zł za skrzynię
200 worków fig greckich; sprzedano: 200 worków w cenie 1,11—1,12 zł za kg
20 worków chleba świętojańskiego; sprzedano: 20 worków w cenie 1,64—1,65 zł za kg
89 klatek mandarynek włoskich; sprzedano: 89 klatek w cenie 10—11,25 zł za klatkę.

Na aukcji było obecnych 20 kupców.

Dnia 8 stycznia wystawiono na aukcję następujące artykuły:

1.180 skrzyń pomarańcz palest.; sprzedano: 1.180 skrz. w cenie 90—94 gr za 1 kg
400 worków koryntek greckich; sprzedano: 325 worków w cenie 1,14—1,15 zł za kg
20 worków chleba świętojańskiego; sprzedano: 20 worków w cenie 1.60 zł za 1 kg
100 skrzyń daktyli z kol. franc.; sprzedano: 80 skrz. w cenie 15—15,50 zł za skrzynię
447 skrzyń cytryn włoskich; sprzedano: 100 skrz. w cenie 29 zł za skrzynię
10 worków migdałów włoskich; sprzedano: 10 worków w cenie 6.90—7,00 zł za kg.

Udział w aukcji wzięło 22 kupców.

Wyznaczony przetarg na dzień 10 stycznia został odwołany.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni

urządziły przetarg dnia 5 stycznia, na którym wystawiły:

50 skrzynek daktyli z kol. franc.; sprzedano: 50 skrz. w cenie 15 zł za skrzynkę
600 worków fig greckich; sprzedano: 600 worków w cenie 1,10—1,13 zł za kg
30 worków migdałów włoskich; sprzedano: 30 worków w cenie 7,10—7,15 zł za kg
800 skrzynek sułtanek greckich — wycofano
1.000 klatek mandarynek włoskich; sprzedano: 1.000 klatek w cenie 10,80—11,05 zł za klatkę.

W aukcji wzięła udział większa ilość kupców.

Dnia 10 stycznia wystawiono na aukcji:

600 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Towar w całości sprzedano w cenie 0,89 do 0,92 zł za 1 kg.

Podobnie jak na poprzedniej aukcji udział kupców w aukcji był bardzo liczny.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 stycznia 1938 r. | NR 2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Uaktywnienie handlu i pilne inwestycje ogólnopolskie, jako czynnik wzmożenia siły gospodarczej i obronnej Pomorza

Referat wygłoszony na Zjeździe Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Bydgoszczy w dniu 16 stycznia 1938 r.

A. Uwagi wstępne.

Doroczne walne zebrania kupiectwa, zorganizowanego w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, pozwalają na dokonanie przeglądu pracy gospodarczej za ubiegły rok i ocenę wyników tej pracy w porównaniu z wynikami całego gospodarstwa społecznego. W współczesnym organiźmie państwowym wykonuje handel obok rolnictwa, przemysłu i rzemiosła samodzielną funkcję gospodarczą, a będąc równocześnie ściśle z nimi powiązany, powoduje, że sytuacja w handlu najlepiej odzwierciadla blaski i cienie całokształtu gospodarki.

Rola kupca w dystrybucji towaru ma najstarsze tradycje na zachodzie Polski i dlatego to zrozumiałym jest nasze zadowolenie z dokonywującej się zmiany frontu społecznego na rzecz pozytywnego stosunku do kupca i handlu w całym kraju. Oddalamy się coraz bardziej od hasła „eliminowania zbędnego pośrednictwa" na korzyść wychowania typu nowoczesnego kupca, dobrze przygotowanego do swego zawodu.

Praca kupca to tylko pozornie mechaniczny rozdział gotowych dóbr, w rzeczywistości to skomplikowana czynność podaży i popytu w czasie i przestrzeni, to propagowanie produkcji krajowej, a więc w konsekwencji większa lub mniejsza wytwórczość, mniejsze lub większe zatrudnienie rąk roboczych, to wreszcie finansowanie konsumcji i łagodzenie ostrości koniunkturalnych. Spełnienie zadania tego zależy w pierwszej linii od siły kapitałowej handlu, od tego, czy aparat dystrybucyjny jest sprawny, czy kupiectwo, składające się przecież z setek tysięcy poszczególnych warsztatów daje w całości obraz zdrowego, czy chorego organizmu, czy stwierdzamy jego rozwój, t. j. podciąganie wzwyż poszczególnych jednostek drogą zdrowej i uczciwej rentowności od szczebla do szczebla i tworzenie silnego, fachowo prowadzonego warsztatu detalicznego oraz opartego na nim zdrowego hurtu, czy też odwrotnie widzimy kurczenie się potencjału i rozproszkowanie na coraz słabsze komórki, często bez możliwości godnej egzystencji.

Na pytanie to odpowiedzieć mamy dziś pod kątem widzenia naszego regionu pomorskiego i mamy zilustrować siły i zasoby, jakie stawiamy do dyspozycji Pana Wicepremiera na nowy rok gospodarczy. A wszakże rok ten stanowić ma w rozwoju gospodarczym Polski dalszy wielki krok naprzód w zbliżeniu nas do celu, zakreślonego przez 4-letni plan, a celem tym jest silna i potężna, gospodarczo niezależna Rzeczypospolita. Toteż z nietajonym zadowoleniem wsłuchiwało się Pomorze w exposé Pana Premiera, wygłoszone w grudniu 1937 r. z trybuny sejmowej, wnikliwie obrazujące przeobrażenie, jakie dokonuje się w strukturze gospodarczej Polski. Nareszcie wyszliśmy z bezplanowości i jasno widzimy zarysowujące się wielkie jutro Polski. Punkt cięż-

kości planu spoczywa w śmiało realizowanej koncepcji centralnego okręgu przemysłowego, mającego w konsekwencji ożywić i użyźnić pracą cały kraj. Wyniki dotychczasowe, równowaga budżetu Państwa i wybitna poprawa wskaźników koniunkturalnych muszą przekonać swoim realizmem nawet ludzi małodusznych i zawodowych pesymistów. Fakt, że wykonanie tego gigantycznego planu spoczywa w rękach twórcy Gdyni, Pana Wicepremiera, jest zarazem rękojmią i gwarancją, że tak jak Gdynia stała się rzeczywistością, tak doprowadzony będzie do końca plan odbudowy gospodarczej Polski. Im prędzej to nastąpi, tym wcześniej otworzą się nowe perspektywy dla Polski zachodniej, kosztem której wyrównywane były dotąd istniejące dysproporcje pomiędzy poziomem zachodu a wschodu Polski. Rozumiejąc głębokie przyczyny takiego stanu rzeczy, cały wysiłek nasz skierowaliśmy na przetrwanie tego okresu oraz na utrzymanie zdobytego poziomu gospodarczego i kulturalnego. Wychodziliśmy z założenia, że nie wolno nam nic z osiągniętego poziomu i stanu posiadania uronić. Wszystkie pomorskie organizacje gospodarcze stały na posterunku obserwacyjnym, trzymając rękę na pulsie, rejestrowały każde drgnienie tętna gospodarczego, zwiastującego odchylenie od linij wytycznych. Ogłoszone ostatnio wskaźniki ogólno-polskie wykazały pocieszający zryw koniunkturalny w całym kraju za wyjątkiem ziemi pomorskiej. Otóż Pomorze nie bierze należytego udziału w poprawie koniunktury. Przeciwnie stwierdzamy szereg znamion niepokojących, powstałych wskutek 3-krotnej klęski żywiołowej, jaka nawiedziła ziemię pomorską. Toteż serdeczna troska o mocną pozycję Pomorza w organiźmie całego kraju skłoniła Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu do uproszenia Pana Wicepremiera oraz Pana Ministra Przemysłu i Handlu, aby przybyli na dzisiejszy Zjazd.

Jesteśmy niezmiernie wdzięczni, że wysocy przedstawiciele Rządu przybyciem swoim zadokumentowali, że troskę naszą podzielają i rozumieją, że wspólnie z nami wszystko uczynią, ażeby Pomorze spełnić mogło swą historyczną rolę dla wielkości Rzeczypospolitej. Są ludzie małego ducha, którzy w każdym słowie nawet życzliwej i obiektywnej krytyki, podejrzewają niepotrzebne biedolenie, egoizm regionalny, czy nawet wpływy uboczne. Są to ludzie, którzy duszy pomorskiej nie znają, albowiem gorący patriotyzm Pomorza, które, cóż tu ukrywać, ze wszystkich ziem Polski najcięższą przechodziło niewolę, największy wytrzymać musiało nacisk zaborcy i pracą wielu pokoleń najcięższą staczało walkę o niepodległość, o utrzymanie wybrzeża — uwalnia nas od wszelkich podejrzeń małostkowości a pozwala na prawdomówność.

Pan Wicepremier zastrzegł się wprawdzie przy końcu swego exposé sejmowego przeciwko terorowi lokalnemu, rozproszkowującemu stojące do dyspozycji środki finansowe, ganił wady narodu, niezdolność do koncentracji i niecierpliwość. Sądzę, że nie miał on na myśli wielkich kompleksów terytorialnych na wypadek, gdyby ich sytuacja wymagała korektury, czy nawet uzupełnienia generalnego planu. W sytuacji tej znajduje się właśnie Pomorze. Szlachetny wyścig wszystkich ziem Polski sprawia, że każda z nich uwypukla swój ciężar gatunkowy dla gospodarstwa narodowego i każda apeluje z kolei do Pana Wicepremiera, bo przecież wiadomo, potrzeby są wszędzie wielkie i pilne. Nie obawiamy się, aby w ocenie hierarchii potrzeb, wynikających ze względów geopolitycznych, Pomorze nie miało wysunąć się na czoło. Fakt, że tej ziemi przypadła w udziale straż nad naszym wybrzeżem morskim i naszymi portami, przez które przepływa ¾ ogólnego obrotu towarowego z zagranicą, sam jeden mówi za siebie. Pomorze stanowi zatem najważniejszy węzeł, łączący Polskę bezpośrednio z całym światem. Jeżeli do tego dodamy aspekty polityczne, które tu grają bardzo silnie ze względu na konfigurację granic, to doniosłość gospodarczego ufortyfikowania tej ziemi wydaje się być więcej jak zrozumiałą. *Pomorzu nie wolno się gospodarczo cofać,* przeciwnie, musi stać się dla świata, który przez Pomorze patrzy na całą Polskę, dowodem naszej tężyzny gospodarczej. Niewątpliwie Rząd Rzeczypospolitej Polskiej docenia to wszystko, skoro wystąpił z inicjatywą powiększenia granic województwa, stwarzając „Wielkie Pomorze", skoro na swego przedstawiciela delegował, w charakterze wojewody, jednego z najbardziej doświadczonych administratorów współczesnej Polski. Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu zwiększa przez to swój stan posiadania z 35 na 60 Towarzystw, nie wyłączając Gdańska, który ostatnio do nas się zgłosił i którym serdecznie opiekować się przyrzekamy. Dla rozwoju Pomorza nowe to perspektywy. Ludność zamieszkująca Pomorze stanowi element wybitnie polski, może najbardziej polski w całej Polsce. Według spisu ludności w roku 1931 ludność z językiem ojczystym polskim wynosi w województwach zachodnich przeszło 90%, w województwach centralnych 83%, południowych 59%, a wschodnich 33%. Jest to rękojmia, że bardzo silne fale wpływów obcych, przenikające na Pomorze aż z trzech stron: z Rzeszy Niemieckiej, od Prus Wschodnich i od Gdańska będą w dalszym ciągu odbijały się o wał ochronny, jaki tworzy polskość tej ziemi.

Do chwili odzyskania niepodległości, polski stan posiadania w handlu i w rzemiośle wynosił około 15%. Dziś polski stan posiadania dosięga cyfry 90%. Obraz odwrócił się dzięki pracy naszych kupców, którzy przy pomocy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, powstałego konspiracyjnie jeszcze w roku 1919 za czasów okupacji pruskiej, uchwycili odpowiedni moment i przejęli warsztaty z rąk nie-

mieckich. Mimo to muszę w tym miejscu stwierdzić, że istniejące placówki niemieckie, jakkolwiek stosunkowo nieliczne już, dzięki zasilaniu ich przez kapitały zagraniczne, stanowią na ogół warsztaty zasobniejsze i konkurencyjne. W ostatnich latach obserwujemy, że Niemcy jakby zorientowawszy się w poniesionej porażce, pragną wszystkimi siłami przeciwstawić się dziejowemu przeobrażeniu i nie tylko podtrzymują za każdą cenę istniejące placówki, ale zdążają do ich powiększenia.

B. *Stan gospodarczy Pomorza.*

Ze wszystkich poprzednio wymienionych względów życie gospodarcze Pomorza jest bardzo skomplikowane, jakkolwiek struktura jego daje obraz więcej jednolity. Nie ma tu rażących przejaskrawień, gdzie dominuje albo wielki przemysł, albo drobny warsztat proletariatu. Pomorze jest *odbiciem średniego warsztatu* zarówno w rolnictwie, handlu jak i przemyśle. Stąd istnieją duże możliwości w zakresie realizacji regionalnego planu gospodarczego a ze względu na swoje położenie geopolityczne w zakresie powiązania tegoż programu z programem ogólno-państwowym. Powiedzmy sobie szczerze, że dla pomorskiego planu gospodarczego, któryby uwzględniał zmiany strukturalne, jakie nastąpiły wskutek zmian politycznych, nie znaleźliśmy dotąd należytego zrozumienia mimo, że solidaryzm gospodarczy pozwolił nam już w 1929 roku na konstrukcję takiego planu i przedstawienie go najwyższym czynnikom Państwa w obecności głowy państwa na Zamku w Warszawie w roku 1930. Kraj znajdował się wówczas jeszcze w okresie t. zw. „prosperity", kiedy Pomorze, jako najbardziej czułe na wszystkie zjawiska o zasięgu światowym, wyczuwało już pierwsze wstrząsy zbliżającego się kryzysu i, przewidując ujemne skutki, pragnęło im zapobiec. Było już za późno, rok potem nad całym krajem zaszalał kryzys, a przy tym polityka gospodarcza Państwa toczyła się bezplanowo. Stąd skromne usiłowania nasze spaliły się na panewce. Lata 1930—35 pogłębiły b. znacznie powstałe trudności. Polski stan posiadania na Pomorzu przetrwał wprawdzie kryzys, ale znalazł się w stanie tak osłabionym, że należy jak najszybciej sięgnąć po środki zaradcze. Miasta uprzemysłowione stanęły w obliczu niepokojącego bezrobocia. Jedynym punktem jasnym w tym niewesołym obrazie pozostała Gdynia, która budziła wiarę, że okres ten minie. Wspaniały rozwój Gdyni był w tych ciężkich czasach jedynym źródłem optymizmu, ale równocześnie trudno ukryć, że Gdynia nie oddziaływała tak bezpośrednio na życie gospodarcze Pomorza, jak to wszyscy oczekiwaliśmy i dlatego nie zdołała wybitnie złagodzić skutków kryzysowych. Składa się na to szereg przyczyn. Jedna z nich to słaby udział Pomorza w budowie Gdyni. Przyczyną tego niezrozumiałego zjawiska jest fakt, że:

1) w chwili rewindykacji politycznej wykupiono z rąk niemieckich tysiące placówek handlowych i przemysłowych i walnie umocniono nasz stan posiadania w miastach, co wymagało dużego wysiłku finansowego,

2) że w okresie inflacji stracił handel pomorski wielką część swej substancji majątkowej i większą część swych kapitałów obrotowych,

3) że handel pomorski nie przeżywał nigdy okresu koniunktury wobec permanentnie złej sytuacji rolnictwa i borykał się ze swoimi trudnościami nieomal od zarania naszej państwowości także wskutek wyraźnego przeciążenia podatkowego. Główny Urząd Statystyczny w statystyce skarbowej za r. 1933/34, ogłoszonej drukiem w r. 1935 (serii C, zeszyt 20), podaje, ile na jednego mieszkańca przypada podatków bezpośrednich. Cyfry te są ciekawe i wynoszą:

Poznań	29.18
Łódź	25.85
Grudziądz	21.36
Kraków	15.70
Lwów	14.22
Kielce	11.08
Warszawa okręg	11.74
Wilno	8.91
Białystok	8.39
Lublin	8.19
Stanisławów i Tarnopol	6.47
Łuck	6.14
Nowogródek	5.26
Polesie	4.91

Wynika z powyższego, że obciążenie państwowymi podatkami bezpośrednimi w Wielkopolsce i na Pomorzu jest najwyższe w Polsce.

Wszystko to sprawiło, że na większą ekspansję nie starczyło sił. Szczególnie w pierwszych latach, kiedy rosła Gdynia, Pomorze odrabiało dopiero skutki zmian politycznych i nie dysponowało żadnymi własnymi kapitałami. Ale są także inne przyczyny nierównie ważniejsze. Przede wszystkim należycie nie powiązano Gdyni z jej najbliższym zapleczem wskutek fatalnych błędów polityki komunikacyjnej i to zarówno na odcinku kolejowym, drogowym jak i innych środków porozumiewania się np. nieznośnie wysokich kosztów telefonicznych itp. Jeżeli do tego dodamy brak zrozumienia dla specyficznych warunków pomorskich, objawiających się w niepotrzebnej centralizacji zakupów w Warszawie przez liczne jeszcze urzędy, przez niesłuszne propagowanie spółdzielczości urzędniczej i wojskowej poza gronem ściśle zainteresowanych udziałowców, a więc ze szkodą dla istnieją-

cego już i dobrze funkcjonującego warsztatu kupieckiego, dalej przez niewątpliwe przeciążenie podatkowe w ubiegłych latach i brak odpowiedniej polityki kredytowej dla średniego warsztatu oraz jednostronnej penetracji Gdańska, to zrozumiemy, jaki splot przeróżnych wpływów zahamował nasze życie gospodarcze. Trzeba wreszcie stwierdzić, że brak nam obok tego statycznych warunków rozwoju, że Pomorze zbytnio zależne jest od przypadkowych zjawisk przyrody, że wystarczy jedna czy druga klęska rolnictwa lub niepomyślnych połowów morskich, ażeby w drugim wypadku całą gałąź przemysłową unieruchomić, a w pierwszym położyć całe życie gospodarcze.

Zabrałoby zbyt dużo czasu, gdybyśmy chcieli wszystkie szczegóły analizować, dlatego przechodzę już do określenia sytuacji gospodarczej w latach 1936-37, jako najbardziej nas interesującej.

Dane statystyczne względnie wskaźniki, ilustrujące niedostateczny udział Pomorza w poprawie koniunktury.

Powyższe z natury rzeczy pobieżne tylko ogólne sprawozdanie o sytuacji gospodarczej pragnę uzupełnić kilkoma wskaźnikami, ilustrującymi niedostateczny udział Pomorza w poprawie koniunktury:

a) *Trzykrotna klęska żywiołowa* spowodowała na Pomorzu specjalnie niepomyślny wynik zbiorów. Z porównania wyników zbiorów za rok 1935 i 1936 otrzymujemy następujący obraz. Spadek wynosił:

w pszenicy	30%
w życie	35%
w owsie	40%
w jęczmieniu	32%.

Główną przyczyną nieurodzaju była susza przed kwitnięciem zboża, zaś w czasie kwitnięcia nadmierne opady.

b) *Spadek wartości nieruchomości miejskich.* Mimo, że stan mieszkań jest w Polsce zachodniej niewątpliwie lepszy niż w innych częściach kraju, rentowność domów spadła w porównaniu z okresem przedwojennym, licząc już markę przedwojenną równą 1 złotemu, o okrągłe 50%. Stan ten pogarsza się w ostatnich latach widocznie. Są to zarówno skutki zbyt długo trwającej ustawy o ochronie lokatorów jak i niewątpliwe znamiona słabego tętna życia gospodarczego w naszych miastach pomorskich. Muszę zaznaczyć, że podstawą średniego warsztatu kupieckiego na Pomorzu była posiadłość nieruchoma, na której bazował się kredyt długoterminowy przedsiębiorstwa. Katastrofalny spadek wartości nieruchomej spowodował automatycznie zanik kredytu długoterminowego i tym samym podważył zdrowe fundamenty naszego kupiectwa. W miejsce długoterminowego kredytu, często jeszcze zalegającego z okresu zaborczego, obciążono nieruchomości większą ilością krótkoterminowych kredytów poszczególnych instytucyj bankowych. Te kredyty krótkoterminowe o bardzo wysokiej stopie procentowej, wahającej się od 9—12% nie mogły być pokryte z normalnej gospodarki przedsiębiorstw i zaciążyły znów na nieruchomości, grożąc często licytacją. Jednym słowem odcinek ten wygląda bardzo niedobrze, a trzeba zważyć, że nieruchomość pomorska to nieruchomość polska i chrześcijańska, że każdy dom polski w mieście, to równocześnie bastion obronny przeciwko obcej inwazji gospodarczej, przecież to spolszczenie nieruchomości nastąpiło dopiero po odzyskaniu niepodległości. Dziś ten stan jest wyraźnie zagrożony i tylko łagodzenie ustawy o ochronie lokatorów bez krzywdy dla bezrobotnych, za których musi świadczyć ogół, a nie jedna warstwa, może spowodować stopniową poprawę.

c) *Wzrost podaży pracy w Wojewódzkich Biurach Funduszu Pracy (bez Gdyni).* Niewątpliwie trzecim wskaźnikiem, który obrazuje stan gospodarczy jest podaż pracy w Wojewódzkich Biurach Funduszu Pracy. Eliminując Gdynię stwierdzamy, że we wszystkich pozostałych okręgach podaż pracy na 1 XI 1936 wynosiła 15.221, zaś na dzień 1 XI 1937 — 16.284, czyli podaż wolnych rąk do pracy wzrosła, mimo odcinkowej poprawy w przemyśle, mimo, że np. wielki przemysł w Grudziądzu rejestruje stałą zwyżkę pracujących. Tłumaczyć to należy, że rozładowanie bezrobocia nie postępuje równomiernie na wszystkich rynkach pracy, że więc obok poprawy w jednych gałęziach, mamy pogorszenie w innych, a przede wszystkim, że nie znajdujemy pracy dla przyrostu naturalnego. I w tym wypadku obraz Pomorza jest inny jak obraz całej Polski, gdzie mimo przyrostu naturalnego podaż pracy w cyfrach bezwzględnych spadła o 10%.

d) *Niedostateczny wzrost świadectw w okręgu Izby (bez Gdyni).* Przechodzę z kolei do ilustracji wskaźnika świadectw przemysłowych kategorii handlowej. Znów bez Gdyni. W całej Polsce ilość świadectw przemysłowych wzrosła w roku 1937 w porównaniu z rokiem 1936 o przeszło 6%, okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni tylko o 0,7%. Jakkolwiek fakt ten wobec przerostu ilościowego pomorskich placówek handlowych idzie nam raczej na rękę, to z drugiej strony jest to niewątpliwe świadectwo psychicznej oceny możliwości rozwojowych w sensie ujemnym.

e) *Zużycie żelaza wzrosło na Pomorzu w roku 1936 o 20%*, zaś w pierwszym półroczu 1937 w stosunku do pierwszego półrocza 1936 o 13% (za wyjątkiem Gdyni) tymczasem w województwie wileńskim, nowogródzkim i poleskim o ca 50%.

f) *Niedostateczny wzrost konsumcji piwa — niepomyślny rozwój oszczędności w K. K. O.*

Weźmy z kolei wskaźnik konsumcji piwa niewątpliwie ilustrujący siłę nabywczą szerokich warstw ludności. W ostatnim roku zanotowano w całej Polsce wzrost konsumcji piwa o ca 15%, w poznańskim o ca 10%, na Pomorzu tylko 1%. Jeżeli do powyższego dodamy niezadawalniający wzrost oszczędności w K. K. O. na Pomorzu w porównaniu ze stanem w całej Polsce, to już na podstawie tych danych możemy wyprowadzić wniosek, że poprzednia analiza sytuacji gospodarczej jest w przybliżeniu wiernym odzwierciedleniem istotnego stanu.

Sytuacja w rolnictwie, przemyśle i rzemiośle.

O położeniu rolnika, przemysłu i rzemiosła nie będę mówił szczegółowo, albowiem są powołane do tego inne czynniki, ale trudno mi chociażby fragmentarycznie nie naświetlić całokształtu sytuacji, bo tylko na tym tle uwypuklić można położenie kupiectwa.

Więc przede wszystkim rolnictwo prześladuje w ostatnich latach niepomyślny los, a poza tym zadawnione bolączki, wynikające na skutek nierównych kosztów produkcyjnych rolnictwa pomorskiego z rolnictwem innych dzielnic.

Ostatnio dają się bardziej odczuwać skutki wadliwej parcelacji. Mając zupełne zrozumienie dla konieczności stworzenia nowych warsztatów dla przeludnionej wsi, odrzucamy bezwzględnie system stwarzania proletariatu rolnego mieszczącego się w drewnianych zabudowaniach, nielicujących z obrazem Pomorza murowanego. Typem zdrowego warsztatu rolnego nie może być na Pomorzu obszar 10-hektarowy i tu trzeba brać zarówno pod uwagę słabszą glebę pomorską, jak i wzgląd na ogólny stan gospodarczy. Kupiectwo ogólnie narzeka na widoczny zanik siły nabywczej wsi, szczególnie w terenach parcelowanych. Trzeba wreszcie pamiętać, że stan posiadania mniejszości na roli występuje najsilniej w wielkiej własności i fakt ten winien być uwzględniony w planie parcelacyjnym, zaś z polskiej własności wielkiej winny być parcelowane majątki, niezdolne do życia, tymczasem dzieje się często inaczej, jak np. poruszona w „Ilustrowanym Kurierze“ sprawa parcelacji Gorzędzia, uprzemysłowionego majątku w powiecie tczewskim itp.

Poważny problem to oddłużenie rolnictwa. Rolnik jest z oddłużenia dotychczasowego niezadowolony, a przecież oddłużenie to nastąpiło w dużej mierze kosztem kapitałów kupieckich, które finansowały konsumcję rolniczą. Dziś ani rolnik ani kupiec nie ma pieniędzy, różnica polega tylko na tym, że wierzytelności rolnika rozłożono na długie lata i kupca zmuszono uznać ten stan, nie dając mu w zamian żadnych ulg. Dlatego jednostronne oddłużenie stało się tu źródłem poważnych kłopotów kupca bez osiągnięcia zadowolenia rolnika. W dodatku niepokój o wypłacalność kupca, spowodowany kryzysem rolniczym, sprawił, że banki nasze zaczęły naciskać na kupca niemiłosiernie w chwili, kiedy kupiec wyzbyty z wszelkich środków obrotowych, niezdolny był do żadnych upłat kapitałowych. Spotęgowało to oczywiście podwójne kłopoty kupca, który nie mógł się często oprzeć naciskowi bankowości mimo, że płacił bankowi horendalne odsetki, wynoszące do niedawna jeszcze 12% plus koszty uboczne, a dziś wahające się od 9—10%, a więc daleko powyżej marży zarobkowej kupca. Ten stan rzeczy wymaga radykalnej kuracji, gdyż jakkolwiek mamy zrozumienie dla również ciężkiego położenia bankowości, to jednak nie mamy zrozumienia dla tego, że sanacja czy rolnictwa czy bankowości ma odbywać się wyłącznie kosztem kupca, przemysłowca, czy rzemieślnika.

Przechodząc do naświetlenia sytuacji przemysłu, również oddziaływującego na położenie handlu, stwierdzam, że dowodem jego żywotności jest fakt, że stan posiadania przemysłu w chwili rewindykacji, nie tylko że na ówczesnym poziomie został utrzymany, lecz znacznie się powiększył dzięki temu, że potrafił sobie znaleźć szlaki handlowe do zamorskich rynków zbytu i dzięki znakomitej organizacji i technicznej sprawności. Jest to jednak przede wszystkim przemysł przetwórczy lub metalowy, ściśle związany z położeniem rolnictwa i znów, jak to wykazuje przykład znanej fabryki maszyn „Unia“ w Grudziądzu, fatalny stan rolnictwa może zachwiać tak nawet wielkim warsztatem, który w interesie równowagi trzeba ratować. Wreszcie oddalenie przemysłu pomorskiego od źródeł surowców i nieuwzględnienie kapitalnego postulatu ulg taryfowych dla przemysłu nie pozwala przemysłowi wykorzystać jego pełną zdolność produkcyjną a przecież znaczenie przemysłu dla rozładowania bezrobocia ma pierwszorzędną wagę. Na ogół przyniósł rok 1936/37 w przemyśle znaczną poprawę, przy czym jednak poprawa ta występuje w roku 1937 mniej wyraźnie jak w roku 1936. Spowodowane to zostało brakiem surowca krajowego jak i poważnym spadkiem ruchu budowlanego. Szczególnie też ucierpiał przemysł rybny wskutek katastrofalnie słabych połowów morskich.

Jeżeli uwzględnimy, że robotnik jest obok urzędnika w mieście najpoważniejszym konsumentem kupca, to zrozumiałym jest zainteresowanie, jakie ma kupiectwo w należytym rozwoju naszego przemysłu.

Również położenie rzemiosła nie jest bez wpływu na kształtowanie się obrotów handlowych. Jesteśmy wszyscy zgodni, że stan ten znajduje się poniżej normy zadawalniającej. Przyczyny szukać należy w tych samych źródłach, które oddziaływały ujemnie na wszystkie dziedziny gospodarcze, a więc brak odpowiedniej polityki kredytowej, zbyt wielkie świadczenia, które przekreślają rentowność warsztatu. Poza tym przepisy prawne,

normujące działalność rzemiosła nie odpowiadają dzisiejszym potrzebom, zaś projektowana nowelizacja prawa przemysłowego przyjęta została krytycznie. Warsztat rzemieślniczy jest komórką zbyt słabą, ażeby mógł oprzeć się tak wielu ujemnym wpływom i dlatego rzemiosło nie zajmuje w życiu gospodarczym Pomorza tej pozycji, jaką według naszej oceny w gospodarce narodowej zajmować powinno. Na rzemiosło patrzy się ze zbyt bliskiej perspektywy i widzi się tylko ten mały mniej lub więcej sprawnie pracujący warsztacik. Natomiast zapomina się, że takich warsztatów mamy na Pomorzu kilkanaście tysięcy, a w całym Państwie kilkaset tysięcy, których łączna produkcja napewno nie powstydziłaby się cyfr produkcji przemysłowej. Na ziemiach kresowych ma rozplanowanie części produkcji w wielu drobnych warsztatach rzemieślniczych niewątpliwe znamiona bardzo bezpiecznej rezerwy produkcyjnej na wypadek konfliktów wojennych.

Miałem sposobność być niedawno na zebraniu sprawozdawczym wszystkich cechów rzemieślniczych. Zebranie to potwierdziło, że w roku 1936 i 1937 zarejestrowano dalszy wzrost warsztatów a tym samym wzrosła liczba zatrudnionych uczniów i czeladników. Jednak objaw ten nie jest równoznaczny z wzmocnieniem strukturalnym rzemiosła, które podobno jak handel stwierdza już w stosunku do możliwości zarobkowych, wyraźny przerost ilości warsztatów. W roku 1937 również wskutek słabego ruchu budowlanego nawet i ta pozorna poprawa doznała zahamowania. W tym miejscu pragnę wspomnieć o tym, że rzemiosło pomorskie bierze również udział w eksporcie, ale znów uciążliwe przepisy w obrocie zagranicznym są przeszkodą większych rezultatów na tym odcinku. Ostatnio nastąpiło porozumienie między rzemiosłem a kupiectwem, ażeby handel przejął stronę techniczną eksportu, a to w formie stworzenia Pierwszego Pomorskiego Domu Eksportowego, opartego o wspólne kapitały rzemieślnicze i kupieckie.

Położenie handlu pomorskiego.

Przechodzę z kolei do zobrazowania sytuacji w handlu pomorskim. Ilość warsztatów handlowych na Pomorzu w granicach dotychczasowych waha się około 20.000. Przyjmując, że przeciętny warsztat zatrudnia oprócz właściciela 1—2 pracowników najemnych, należy przyjąć, że handel zabiera z rynku pracy około 30.000 ludzi a doliczając członków rodziny, ocenić można liczbę pracujących w handlu pomorskim na około 70.000 osób. Jest to więc potężna armia ludzi, pracujących i żyjących w zawodzie kupieckim. Słabą jej stronę stanowi to, że jest poważnie rozproszkowana i że proces rozproszkowywania, zapoczątkowany w roku 1930 trwa niestety w dalszym ciągu. Oblicze handlu pomorskiego zmienia się więc na niekorzyść. Dawniej przeważał warsztat średni, dobrze wyposażony w kapitały obrotowe i asortymenty towarowe, zatrudniał on niewątpliwie więcej pracowników jak dziś. Nie jest to już więc ta sama świetnie wyekwipowana armia sprzed okresu kryzysowego, poniosła ona duże straty w szeregach, wielu poległo na placu, bardzo wielu leczy się jeszcze z ciężkich ran, ale duch armii jest dobry i wszelką daje rękojmię, że zwycięży trudności, aby ją tylko zaopatrzyć w to, co jej potrzeba.

Rok 1936 upłynął pod znakiem zapowiadającej się poprawy koniunkturalnej dla kupiectwa i wszystko zapowiadało, że rok 1937 stanowić będzie punkt zwrotny w położeniu kupiectwa pomorskiego, że handel pomorski dołączy się choć z opóźnieniem do obserwowanej w całym kraju tendencji zwyżkowej obrotów handlowych. Tymczasem sprawozdania, które zebraliśmy w terenie za okres I półrocza 1937, są raczej niepomyślne. Nadzieje kupiectwa pomorskiego zostały zawiedzione i niestety liczyć się należy, przynajmniej na odcinku pomorskim, z tym, że rok 1937 stanowić będzie per saldo pozycję minusową w handlu.

Na ten niepomyślny rezultat wpłynęła przede wszystkim sytuacja rolnictwa pomorskiego, nawiedzionego szeregiem klęsk żywiołowych, o czym była już mowa. We wszystkich sprawozdaniach podkreślają nasze towarzystwa związkowe, że stałym konsumentem pozostał właściwie tylko urzędnik, a ponieważ siła nabywcza urzędnika nie wzrosła, przeto w rezultacie ogólna konsumcja zmniejszyła się poważnie. Stąd pełne zrozumienie kupiectwa dla starań szerokich warstw urzędniczych o poprawę bytu a szczególnie tam, gdzie warunki bytowania są trudne, tj. w Gdyni i powiecie morskim.

Do zmniejszenia obrotów przyczyniła się również reglamentacja cen i szereg przyczyn ubocznych. Wprawdzie *bezrobocie zmniejszyło się,* jednakże ten objaw dodatni nie mógł kupcowi wyrównać ubytku, jaki spowodował rolnik, będący normalnie głównym konsumentem rynku pomorskiego. Niewątpliwie raz jeszcze okazało się, jak bardzo życie gospodarcze Pomorza zależne jest od dobrej lub złej doli pomorskiego rolnictwa. Wyjątek w tym obrazie stanowi Gdynia i Bydgoszcz. Gdynia i Bydgoszcz stwierdzają w handlu kilkuprocentową poprawę.

Poza tym w całym okręgu Związku na podstawie badań, przeprowadzonych w 19 miastach, stwierdzony został w handlu spadek obrotów i rentowności. Mniej ucierpiał w większych miastach, a nawet doznał małej poprawy handel zbożowy, natomiast stwierdzono spadek obrotów w branży kolonialno-spożywczej o 10—14%, a rentowności o 12%, w branży winno-wódczanej i restauracyjno-gastronomicznej obrotu o 20—22% (głównie z powodu przejścia szerokich warstw ludności niezamożnej na butelkową konsumcję wódki, zaku-

pywanej w składach detalicznych zamiast kieliszkowej) a rentowności o 11%, w handlu szkła i porcelany oraz w branży drogeryjnej obrotów o 10 — 15%, w branży żelaznej o 10—15%, włókienniczo-galanteryjnej o 10—11%, w branży księgarsko-papierniczej o 10—11 i ½% (głównie wskutek sprzedaży papieru listowego frankowanego przez pocztę i konkurencji ze strony sklepików szkolnych), w branży obuwniczej o 8—9%.

Jaśniejszym punktem w tym niewesołym obrocie sytuacyjnym jest prężność wykazana przez handel w mieście i porcie Gdyni. Dobrze zorganizowane kupiectwo gdyńskie nadało miastu wygląd zachodnio-europejski, zaś na terenie portu wystąpiło kupiectwo pomorskie po raz pierwszy aktywnie, tworząc o własnych tylko siłach szereg placówek, pracujących w handlu zagranicznym i inwestowało z własnych skromnych środków w te przedsiębiorstwa ¾ miliona złotych. Są to następujące przedsiębiorstwa:

„Hakol" z kapitałem zakładow. zł 400.000 dla handlu kolonialnego,

„Brithol" z kapitałem zakładowym zł 175 tysięcy dla handlu śledziowego, jest to nawiasem mówiąc pierwsze czysto chrześcijańskie przedsiębiorstwo importu śledzi, wreszcie

„Banan-Import" z kapitałem zakładowym zł 100.000 dla handlu i dojrzewania bananów. Jest to również pierwsze w tym rozmiarze przedsiębiorstwo chrześcijańskie w Gdyni.

W przygotowaniu jest organizacja Pierwszego Pomorskiego Domu Eksportowego.

C. *Uaktywnienie handlu.*

I. „Własnymi środkami".

Zastanówmy się teraz, jakimi środkami możemy i musimy powstrzymać to niepomyślne kształtowanie się sytuacji i przerzucić ster gospodarki pomorskiej na właściwy kierunek pomyślny. Na pierwszy plan wysunąć musimy środki zaradcze, które handel stosować *musi o siłach własnych.* Wspaniały Kongres Kupiectwa Chrześcijańskiego w Warszawie, odbyty w grudniu pod auspicjami Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i wysokiego Rządu był świadectwem zdecydowanej woli kupiectwa do usunięcia wszystkich tych niedomagań, jakie wykazuje nasz aparat handlowy z przyczyn zależnych od samego kupiectwa, tj. przez *podniesienie technicznej sprawności naszej dystrybucji przez:*

1) utrzymanie i rozszerzenie polskiego stanu posiadania,
2) kształcenie kadr fachowych kupców i kontynuowanie akcji osiedleńczej,
3) uaktywnienie handlu pomorskiego przez dalsze zwiększenie jego udziału w handlu zagranicznym oraz nawiązanie kontaktów handlowych z centralnym okręgiem przemysłowym,
4) pogłębianie organizacji branżowo-fachowej,
5) zorganizowanie przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu Kasy Bezprocentowej Młodych Kupców, celem udzielania pomocy finansowej przy usamodzielnianiu się,
6) zorganizowanie współdziałania gospodarczego drobnych warsztatów (wspólne zakupy — wspólna reklama).

II. Solidarność życia gospodarczego winna znaleźć wyraz w ścisłej współpracy handlu z przemysłem, rzemiosłem i rolnictwem oraz światem pracy.

Opowiada się dalej kupiectwo za solidarnością wszystkich czynników gospodarczych, co znaleźć winno wyraz zarówno w pracy społeczno-organizacyjnej jak handlowo-organizacyjnej. Szczególnie ta ostatnia dziedzina nie da się rozwiązać bez współdziałania wszystkich czynników, a to ze względu na skromne środki finansowe, jakimi każdy z nich z osobna dysponuje. W tym zakresie wysuwamy następujący apel tak pod adresem przemysłu, rzemiosła i rolnictwa, jak i handlu:

a) powołania rady gospodarczej Województwa Pomorskiego dla ustalania programowych zadań gospodarczych,

b) skierowania handlu do słabo dotychczas wyzyskanych dziedzin produkcji wiejskiej (skup skórek, jagód itp.),

c) zorganizowania racjonalnego skupu produktów warsztatów przemysłowych i rzemieślniczych,

d) złagodzenia problemu sklepów fabrycznych,

e) współdziałania w usprawnieniu aprowizacji Gdyni, Gdańska i Wybrzeża,

f) powiększenia udziału Pomorza w shipchandlerce,

g) pracy nad zwiększeniem udziału Pomorza w eksporcie (tworzy się w Gdyni pierwszy dom eksportowy pomorski),

h) przeorganizowania obecnych targów gdyńskich na międzynarodowe targi bałtyckie.

III. Konieczność przywrócenia opłacalności handlu przez uwzględnienie najpilniejszych postulatów kupiectwa pomorskiego.

Pragnę obecnie omówić dezyderaty, jakie wysuwa kupiectwo pomorskie pod adresem Rządu. Ingerencja Rządu i administracji jest w współczesnym życiu gospodarczym tak poważna, że w dużej mierze elementy takiego czy innego rozwoju handlu zależą od polityki gospodarczej Rządu.

1) Postulaty z zakresu Ministerstwa Skarbu.

Z wielkim uznaniem przyjęliśmy do wiadomości zapowiedzianą przez Pana Ministra

t. zw. „małą reformę podatkową“. Bliższe zapoznanie się ze szczegółami projektu nasuwa nam jednak poważne uwagi:

a) Reforma państwowego podatku przemysłowego.

Sfery handlowe Pomorza zdają sobie sprawę z tego, że ani względy budżetowe, ani też sytuacja gospodarcza nie pozwalają na przeprowadzenie w tej chwili dużej reformy podatkowej. Niemniej jednak sfery gospodarcze, uznając za celowe podjęcie zapowiedzianej małej reformy i zapoznawszy się z treścią dwóch projektów ustaw stwierdzają, że projekty te, będące konsekwencją zniesienia świadectw przemysłowych, nie odpowiadają wytkniętemu celowi, gdyż ubytek Skarbu Państwa z wpływów za świadectwa jest zastąpiony z jednej strony ekwiwalentem, wliczonym do stawek podatku obrotowego, z drugiej zaś strony opłatami rejestracyjnymi, które mają służyć na pokrycie budżetów samorządów i szkół zawodowych. Poza tym projekt zamierza obciążyć podatkiem od obrotu prywatny handel zbożowy, przy równoczesnym uprzywilejowaniu spółdzielni. Wprowadzenie projektu w życie w tej formie będzie wybitnie sprzyjało rozkwitowi zbożowego handlu anonimowego, t. zn. nieopodatkowanego w ogóle, podcinając jednocześnie egzystencję giełd zbożowych.

Przewaga gdańskiego handlu zbożowego stałaby się wtedy faktem, wobec zupełnego zwolnienia od podatku obrotowego giełdowego handlu zbożowego, przy czym interpretacja ulg przez Gdańsk jest b. liberalna.

Jeśli mała ta reforma ma być uproszczeniem dotychczasowego systemu podatkowego, uciążliwego przede wszystkim dla sfer gospodarczych, to winna ona pójść w kierunku uproszczenia, a nie pozostawiania nadal i formy podatku od obrotu i formy kart rejestracyjnych i równocześnie wprowadzić nową dwutorowość w postaci nadzoru władz skarbowych odnośnie podatku od obrotu oraz władz samorządu terytorialnego odnośnie kart rejestracyjnych.

b) Zmiany do ustawy o opłatach stemplowych.

Również i ten projekt noweli do ustawy o opłatach stemplowych, który jest włączony do „małej reformy podatkowej“, nie wnosi udoskonalenia w tej tak trudnej i zawiłej ustawie, lecz wprowadza szereg nowych przepisów, które system opłat stemplowych jeszcze bardziej komplikują, nadając mu tym samym charakter ustawy nieżyciowej i antygospodarczej. Wystarczy choćby tylko wspomnieć o wprowadzeniu pojęcia wartości rzeczywistej, szacunku przez biegłych oraz o znacznym utrudnieniu obrotu nieruchomościami. Nieznaczne ulgi natomiast, które projekt wprowadza odnośnie pism, tyczących się przejścia własności rzeczy nieruchomych, nie pozostają w żadnym stosunku do wprowadzonych zaostrzeń. Toteż kupiectwo zmuszone jest ustosunkować się do tegoż projektu negatywnie. (W międzyczasie projekt noweli został przez Ministra Skarbu wycofany).

c) Zmiana ustawy o państw. podatku dochodowym.

Nowela do ustawy o państwowym podatku dochodowym, nie realizuje jeszcze w całości postulatów, wysuwanych od szeregu lat, jednakowoż sfery gospodarcze z *uznaniem* powitały przychylne potraktowanie postulatu w kierunku zniesienia podwójnego opodatkowania osób prawnych podatkiem dochodowym. W tym miejscu składam oświadczenie, że podatek dochodowy, jako najsłuszniejsza forma opodatkowania, winien być upowszechniony, przy zastosowaniu odpowiedniej jego gradacji.

d) Normy szacunkowe dochodowości.

Zdefiniowane w rozporządzeniu wykonawczym do ordynacji podatkowej pojęcie norm szacunkowych dla celów wymiaru państwowego podatku dochodowego, w szczególności przyjęcie norm szacunkowych netto wydawały się sferom gospodarczym, jako szczęśliwe rozwiązanie kwestii, jednakowoż praktyka wykazała wielką nierównomierność — o ile chodzi o dzielnicę pomorską.

Ze względów przytoczonych przeze mnie w analizie sytuacji gospodarczej Pomorza, stawki średniej dochodowości winny były być niższe lub utrzymane na dotychczasowym poziomie — tymczasem w 1936 roku stawki zostały podwyższone od 20—50% i z małymi zmianami utrzymały się do dzisiaj. Porównując stawki, ustalone dla innych okręgów Izb Skarbowych, stwierdzono, że stawki dla typowo najczęściej spotykanych przedsiębiorstw na Pomorzu były *najwyższe w okręgu Izby Skarbowej* w Grudziądzu. Obecnie przy podwyższeniu stawek dochodowych dla przedsiębiorstw, ksiąg nie prowadzących, *udogodnienie* zezwalające na potrącanie kosztów czynszu za lokal oraz kosztów za kierownictwo przedsiębiorstwa staje się iluzoryczne.

e) Uregulowanie i podwyższenie zarobków na wyrobach monopolowych, które stanowią gros obrotów handlu spożywczego.

Następnym zagadnieniem, które wiąże się ściśle z resortem Ministerstwa Skarbu, jest sprawa współpracy kupiectwa z monopolami państwowymi. Na tym odcinku brak jeszcze jest właściwej atmosfery harmonijnej współpracy z kupcem, jako partnerem dystrybucji wyrobów monopolowych. Jakkolwiek widać na przestrzeni ostatnich lat znaczną poprawę w ogólnej gospodarce, to jednak szczególnie kupiectwo stwierdza w dalszym ciągu, że brak jest wciąż właściwego zrozumienia dla pracy kupca-koncesjonariusza, któremu dyktuje się jednostronnie warunki pracy. — Kupiectwo stwierdza, że prowizja, udzielana przez monopole, jest zbyt niska i że nie uwzględnia ona zupełnie momentu zachęty w zwiększaniu

obrotów monopolowych, a nawet w pewnych monopolach nie stanowi należytego pokrycia kosztów handlowych.

Pozwalam sobie przypomnieć, że te skargi kupiectwa były przedmiotem bardzo wnikliwych badań samorządu gospodarczego, który zarzuty te szczególnie na odcinku monopolu solnego potwierdził. Jak ostatnio słychać monopol solny zdecydował się już podnieść prowizję kupca-detalisty od dnia 1 IV 1938 r., co przyjmujemy z zadowoleniem do wiadomości. Istotnie dotychczasowy stan był nie do zniesienia, gdyż przy 9% prowizji brutto, biorąc pod uwagę ubytek soli przy rozważaniu 50 kg worka na drobne jednostki we własnym opakowaniu, które jest droższe od soli, nie tylko nic nie zarabiał, ale pracował z deficytem. Skutek był ten, że zainteresowanie się kupca zbytem tego artykułu spadło do zera, tym bardziej, że z drugiej strony średnia dochodowość wyliczyła kupcowi spożywczemu, zresztą niesłusznie, wyższą stopę zysku netto. Nic więc dziwnego, że ostatnio w najszerszych warstwach kupiectwa zaczęły się budzić niepożądane, ale zrozumiałe refleksje przeciwko współpracy z monopolem, szczególnie w poznańskim.

Podobne postulaty zgłasza kupiectwo pod adresem Monopolu Spirytusowego. Tu również istnieje ogromna dysproporcja między marżą zysku brutto, jaki kupcowi daje prywatna produkcja a monopol państwowy. Obecna prowizja znajduje się także już na granicy własnych kosztów handlowych kupca i dlatego kupiectwo domaga się zwiększenia prowizji minimalnie do 10%. Istnieje opinia, że monopole zwiększały swoje wpłaty do Skarbu Państwa, przynajmniej w pewnej części, w zależności od zmian prowizyj na niekorzyść kupca. Ostatnio bardzo wyraźnie występuje to w nowych stawkach prowizyjnych dla wyrobów tytoniowych, gdzie samoistny kupiec detaliczny zadawalać się ma prowizją 6%, która przy przeciętnych obrotach naszych detalistów skazuje go w najlepszym wypadku tylko na wegetację. Uważając, że kupiectwo powinno być kontrahentem równorzędnym, że należy mu się za pracę uczciwe wynagrodzenie, domagamy się stopniowego podwyższania prowizji przede wszystkim w handlu detalicznym. W tym miejscu pragnę podkreślić, że przy udzielaniu koncesji decydować winny wyłącznie kwalifikacje fachowe, przy czym pierwszeństwo ma mieć kandydat Polak-chrześcijanin.

Omawiając brak opłacalności w handlu artykułami monopolowymi nie mogę pominąć *tak ważnego artykułu, jakim jest cukier*, który nie jest wprawdzie artykułem monopolowym ale kartelowym i akcyzowym, wskutek czego Rząd na kształtowanie się ceny cukru a tym samym zysku kupca. ma niewątpliwy wpływ. Dziś przy cenie, w hurcie zł 100,— za 100 kg cukru, cukrownie i plantatorzy zabierają połowę, Skarb Państwa za akcyzę i podatek zł 40,—. Złotych 6,— wynoszą różne koszty, a kupiec, któremu przypada w udziale dystrybucja tego artykułu i uciążliwa praca rozważania worka na kilkaset drobnych jednostek otrzymuje brutto zł 3,90, przy czym kwotę tę dzieli się jeszcze na hurtownika i detalistę. Jak widzimy, kalkulacja przy cukrze jest jeszcze mniej korzystna niż przy artykułach monopolowych, stąd nic dziwnego, że kupiectwo mówi głośno o wyzysku przez kartel cukrowy i uchyla się od handlu tym artykułem. W związku z tym kupiectwo prosi Pana Ministra o zapewnienie handlowi uczciwego udziału w kalkulacji tego artykułu i o zrozumienie dla konieczności opłacalności w obrotach kupca, tym bardziej, że kupiec nie jest na starość ciężarem Skarbu, lecz musi się utrzymywać z owoców własnej pracy.

h) Skasowanie sprzedaży 1/10 l. butelek monopolu spirytusowego ze względów społecznych i handlowych.

Omawiając dziedzinę monopolu muszę jeszcze na jeden mały postulat, ale w skutkach o dużym zasięgu zwrócić uwagę. Jest to życzenie kupiectwa pod adresem Pana Ministra o skasowanie w Polsce zachodniej 1/10 l. butelek wyrobów spirytusowych, a to zarówno ze względów społecznych jak i ze względu na ciężki stan naszego przemysłu gastronomicznego, który wyraźnie upada.

g) Sprawy celne.

Przechodząc do spraw o bardziej szerokim zakresie, podlegających kompetencji Ministerstwa Skarbu, pragnę przede wszystkim poruszyć sprawy celne. W tym zakresie bardzo dokuczają nam niespodziane zmiany taryfy celnej. Rozumiemy, że zamiarów tych nie można ujawniać zbyt wcześnie, ale poco z drugiej strony narażać kupiectwo na poważne straty, jak to miało miejsce np. przy korzeniach zagranicznych, gdzie wskutek nagłego obniżenia stawki celnej musiano zapasy składowe sprzedawać deficytowo. Ciekawym jest, że Gdańsk wiedział wcześniej od nas o zamiarach celnych i, dysponując ostrożniej, strat tych uniknął.

Nawiązując obecnie do rezolucji Kongresu Warszawskiego, która stwierdza, że niezależnie od ogólnej polityki, popierającej rozwój polskiego handlu, państwo i samorząd w swej działalności gospodarczej, oddziaływującej na poszczególne przedsiębiorstwa, — winny kierować się zasadą wzmocnienia polskiego stanu posiadania w handlu, realizując tę zasadę w szczególności w polityce dostaw, akcji kredytowej, polityce koncesyjnej i kontyngentowej.

h) System kredytowy dla Polski zachodniej.

Z tych czterech dezyderatów wysuwam na czoło stworzenie specjalnego systemu kredytowego dla Polski zachodniej. Fundamentem

kredytu dla średniego warsztatu były tu na Pomorzu ongiś Banki Spółdzielcze, t. zw. „Ludowe", które zajmują w historii spolszczenia Pomorza zaszczytne miejsce. Niestety, kryzys gospodarczy i kolejne dewaluacje spowodowały niemal zupełne wyschnięcie tego źródła. Dziś Banki Ludowe z małymi wyjątkami są w stanie ciężkiej rekonwalescencji. Lepiej wyszły z opresji spółdzielnie oszczędnościowo-kredytowe tutejszej mniejszości, które nie prowadziły żadnej ofenzywy gospodarczej, a raczej ograniczyły się do obrony już istniejących niemieckich placówek gospodarczych. Ta znacznie dogodniejsza pozycja spowodowała, że jakkolwiek spółdzielni niemieckich mamy około 75, liczących okrągło 9.000 członków, zaś spółdzielni polskich aż 136, liczących 35.000 członków, to sumy bilansowe niemieckich spółdzielni są zaledwie 10% niższe od sum bilansowych polskich spółdzielni. Stosunek udzielonych kredytów do sumy wkładów wyrażał się w r. 1933 w spółdzielniach niemieckich w 15,3%, zaś w spółdzielniach polskich zaledwie 9,1%. W miarę postępującego kryzysu stosunek siły dynamicznej spółdzielni polskich malał w dalszym ciągu, przy czym działalność banków ludowych niemal zupełnie ustała w przeciwieństwie do spółdzielczości obcej. Miejsce banków spółdzielczych wypełniły na szczęście w pewnej mierze Komunalne Kasy Oszczędności miejskie i powiatowe, chociaż częściowo i one bardzo ucierpiały. Poza tym kredyt ten jest przeważnie krótkoterminowy i drogi, gdyż K. K. O. tylko częściowo mają tanie redyskonto w Banku Polskim a poza tym dyskontują swój materiał po wyższej stopie w centrali poznańskiej, klient zaś bez różnicy płaci jednolity bardzo wygórowany procent w wysokości 8½—9½%, plus koszty uboczne. W dodatku okólnik Pana Ministra Skarbu z dnia 10 grudnia 1934 r. Nr D. II. 23788/4/34 ustanawia, że Komunalne Kasy Oszczędności udzielać mogą pożyczki z własnych funduszów jednej osobie fizycznej lub prawnej do wysokości najwyżej 1% sum wkładów oszczędnościowych.

Za wyjątkiem większych miast, gdzie istnieją banki państwowe i poważniejsze banki prywatne, są Komunalne Kasy Oszczędności na terenie Pomorza, poza bankami mniejszości narodowej, jedynymi instytucjami, finansującymi życie gospodarcze miast i wsi. Tymczasem powyższy okólnik ogranicza wysokość kredytów, udzielanych przez Komunalne Kasy Oszczędności w tak znacznym stopniu, że większe zakłady handlowe i przemysłowe zmuszone byłyby szukać postronnych kredytów na gorszych warunkach.

Rozumiejąc intencje zarządzenia Pana Ministra Skarbu, pozwalam sobie jednak zwrócić uwagę, że na tutejszym terenie istnieje szereg Komunalnych Kas Oszczędności (dawnych Banków Powiatowych) zasobnych we własne kapitały zakładowe i rezerwy, dochodzące w niektórych wypadkach do 1 miliona złotych, co wynika z poniższego zestawienia (według stanu 1935 r.)

K. K. O. Gdynia —	
kapitały własne	683.716,40
wkłady oszczędnościowe . .	4.103.669,37
K. K. O. Toruń —	
kapitały własne	600.000,—
wkłady oszczędnościowe . .	2.240.000,—
K. K. O. Świecie —	
kapitały własne	1.180.000,—
wkłady oszczędnościowe . .	2.300.000.—
K. K. O. Chełmno —	
kapitały własne	980.000.—
wkłady oszczędnościowe . .	1.350.000,—
K. K. O. Bydgoszcz —	
kapitały własne	845.594.03
wkłady oszczędnościowe . .	8.594.900.01
K. K. O. Chojnice —	
kapitały własne	671.622,05
wkłady oszczędnościowe . .	1.516.027,96

Kasy te od dziesiątek lat z największym pożytkiem finansują większe zdrowe przedsiębiorstwa, zapewniając w ten sposób ciągłość pracy i równowagę finansową tak przedsiębiorstw, jak i samych kas.

Zarządzenie Pana Ministra Skarbu pozbawiło te kasy poważnej klienteli, zapewniającej dochodowość a nawet samowystarczalność kas, rozporządzających większymi zasobami, dla których zabraknąć może ze względu na wspomniane restrykcje odpowiednich lokat.

Proszę Pana Ministra, ażeby w drodze wyjątku zezwolił Komunalnemu Związkowi Kredytowemu w Poznaniu, sprawującemu z polecenia Ministerstwa nadzór nad Komunalnymi Kasami Oszczędnościowymi *indywidualnie* regulować wysokość kredytów dla większych przedsiębiorstw po zbadaniu stopnia zadłużenia przedsiębiorstwa i gospodarczej celowości kredytu.

W ciężkiej sytuacji kredytowej znajduje się także handel zbożowy. Trzeba wiedzieć, że po stronie polskiej najpoważniejsze firmy są w rękach kupiectwa indywidualnego, które wyrobiło sobie tu pierwszorzędną markę. Tymczasem po stronie niemieckiej handlem zbożowym trudnią się spółdzielnie. I otóż znów mamy tego rodzaju paradoks, że spółdzielnie mogą korzystać z ulgowych kredytów przy oprocentowaniu 4% w Państwowym Banku Rolnym, natomiast indywidualne kupiectwo polskie i chrześcijańskie jest tego kredytu pozbawione. Tłumaczy się to niewątpliwie tym, że się nie wnika dostatecznie w specyficzne warunki poszczególnych regionów, a wydaje szematyczne zarządzenia, może nawet podyktowane słusznością jeżeli chodzi o kresy wschodnie, ale wręcz szkodliwe, o ile chodzi o kresy zachodnie.

O braku długoterminowego kredytu już wspomniałem. Dotychczasowa pomoc dla życia gospodarczego obracała się w granicach krótkoterminowych kredytów P. K. O., udzie-

lanych, powiedzmy to szczerze, wśród nieprawdopodobnych trudności formalnych, przy czym słabą stroną tych kredytów jest obok krótkoterminowości wysoka stopa procentowa i niedogodność kwartalnych prolongat wekslowych.

Jak widzimy o jakiejkolwiek planowej akcji kredytowej nie ma dotąd mowy. Wysuwamy dlatego następujące postulaty:

a) stopniowe stworzenie długoterminowego kredytu,

b) natychmiastowe zorganizowanie kredytu średnio-terminowego,

c) reformę przepisów statutowych K.K.O.

d) umożliwienie przez banki centralne szeroko ujętego redyskonta dla banków lokalnych,

e) natychmiastowe obniżenie odsetek w drodze zarządzenia Ministra Skarbu w bankach prywatnych i komunalnych, albowiem dotychczasowa marża między obniżoną stopą Banku Polskiego a stopą, płaconą dziś przez kupców jest absolutnie zabójcza,

f) wreszcie musimy zorganizować pomoc dla firm handlowych, które popadły w trudności płatnicze, mając jednak aktywa nieruchome, względnie trudności, które *spowodowane zostały rolniczą akcją oddłużeniową*.

Kwota potrzebna dla uruchomienia najpilniejszych potrzeb kredytowych dla kupiectwa pomorskiego obraca się w granicach zaledwie 3—5 milionów, za cenę których możnaby regenerować siłę kapitałową naszego handlu.

Wysanowanie bankowości nie może się odbywać za cenę zbyt wysokiej stopy procentowej, płaconej przez finansowo zdrowych jeszcze kupców, lecz musi być przyśpieszona bezpośrednia akcja sanacyjna ze strony rady spółdzielczej w postaci tanich kredytów dla banków ludowych. Jak pilną jest tego rodzaju pomoc, dowodzi jeden przykład Banku Spółdzielczego w Brodnicy, jednej z najstarszych instytucyj polskich na Pomorzu, założonej w roku 1862, która od długich miesięcy bezowocnie zabiega o ratunek.

i) Finanse komunalne.

Aktualną jest w zachodniej Polsce sprawa uregulowania finansów komunalnych. Dzisiejszy stan rzeczy, że w zachodniej Polsce opłaca się 4% dodatku komunalnego do podatku dochodowego, co nie ma miejsca we wszystkich innych dzielnicach Polski, jest nie do utrzymania ani ze względu słuszności, ani ze względów konkurencyjnych. Najwyższy czas, ażeby na odcinku podatkowym wszyscy obywatele świadczyli równomiernie. Doceniając wagę zdrowych finansów komun. jesteśmy zwolennikami tego podatku pod warunkiem, że będzie on wprowadzony w całej Polsce, w przeciwnym razie musimy domagać się zniesienia go.

Kupiectwo, przemysł i rzemiosło stanowią fundament finansowy miast. Ciągle istnieje tendencja nacisku władz nadzorczych co do maksymalnego wykorzystania dopłat do podatku od nieruchomości, patentów przemysłowych, a nawet tak nielogicznych podatków jak podatek od reklam. Jestem obowiązany stwierdzić, że w dzisiejszym stanie rzeczy musimy przeciwstawić się wszelkim dalszym obciążeniom życia gospodarczego. Z drugiej strony świadczenia miast pomorskich na rzecz bezrobotnych podrywają równowagę finansową miast i dlatego opowiadamy się za większą pomocą finansową dla miast pomorskich, na zatrudnienie bezrobotnych z Funduszów Pracy w formie dotacji oraz wprowadzenie robót publicznych w okolicach miast finansowo szczególnie zagrożonych.

2) Postulaty pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Konkurencja dla handlu na Pomorzu.

Przechodzę do postulatów z zakresu działalności Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Przemówienie Pana Ministra na Kongresie Warszawskim napełniło nas otuchą. Szczególnie oczyszczenie handlu z mentalności żydowskiej leży nam bardzo na sercu. Mowa tu o nieuczciwej konkurencji, którą pragniemy za każdą cenę usunąć z handlu. Dlatego też kupiectwo zniecierpliwione jest oczekiwaniem ustawy o nieuczciwej konkurencji a na razie apeluję serdecznie do Pana Ministra, ażeby zechciał wydać rozporządzenie, dotyczące zakazu dodatków do towarów i rabatów. Ten zły zwyczaj wprowadzania w błąd klienta, że otrzymuje jakiś podarek na koszt danej firmy, musi być wykorzeniony bez reszty. Odpowiednie wnioski zostały już zgłoszone przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, a kupiectwo gorąco realizację tych wniosków popiera.

Prawo przemysłowe wymaga nowelizacji w tym sensie, aby targi i jarmarki nie były konkurencją dla kupiectwa miejscowego, są one przeznaczone dla zbytu płodów rolnych, natomiast handel wszystkimi innymi artykułami powinien być przynajmniej w zachodniej Polsce zakazany. Przygodni handlarze zrobią najazd na miasteczko, dziś to jutro inne. Sprzedadzą tandetę i wywiozą pieniądz, z którego nie skorzysta ani Skarb Państwa, ani miasto, a kupiec miejscowy, na którego barkach spoczywa ciężar podatkowy musi się przez okno temu najazdowi bezradnie przyglądać.

Podobne objawy ujemne wywołuje wymiana towarowa z Gdańskiem. Gdańsk ma otwarte drzwi do Polski dla swojej produkcji. Nasza produkcja natrafia w Gdańsku na niewidoczną, ale zorganizowaną kontrolę i barie-

rę. W każdym razie jest to problem, który jest ciągle aktualny i gdzie zasada wzajemności istnieje tylko w teorii. Za ilustrację trudności na jakie natrafia handel polski ze strony W. M. Gdańska służyć może sprawa importu śledzi angielskich. Swego czasu powołany został do życia t. zw. kartel śledziowy w Gdańsku, na podstawie umowy brytyjsko-gdańskiej. Uczestnicy kartelu korzystają z zakupów z pierwszej ręki i uzgodnień transportowych. Do umowy dopuszczono wszystkie firmy gdańskie i 2 firmy żydowskie z Gdyni. Kiedy kupiectwo chrześcijańskie założyło pierwszą firmę dla handlu śledziowego, zgłosiło ono do owego pool'u wniosek o przyjęcie, spodziewając się, że Gdańsk ze względu na swoją teorię rasyzmu powita chrześcijańską firmę bardzo chętnie. Tymczasem odpowiedź przyszła negatywna, mimo, że firma posiada wszelkie kwalifikacje. Rezultat jest ten, że chrześcijańskie kupiectwo w Polsce nabywać musi śledzie z Anglii z drugiej ręki. Apelujemy do Pana Ministra, ażeby znalazł środki na zlikwidowanie tego poniżającego stanu rzeczy, gdyż handel śledziami łączy się bardzo ściśle z dalekomorskimi połowami, centralą których stała się Gdynia. Otóż handel rybą świeżą i wędzoną musi łączyć się, rzecz prosta, z handlem śledziowym. Pęd kupiectwa chrześcijańskiego do Gdyni musi znaleźć również uwzględnienie w odpowiedniej polityce kontyngentowej, która polskim firmom chrześcijańskim zabezpieczyć musi stopniowe zwiększanie udziału w kontyngentach. Równocześnie kupiectwo pomorskie stawia postulat rewizji udziału Gdańska w kontyngentach przywozowych.

Wzajemne przenikanie się gospodarcze Pomorza i W. M. Gdańska w obecnych warunkach ustrojowych obu tych kompleksów gospodarczych stawia Gdańsk w sytuacji uprzywilejowanej, dającej mu możność bardzo żywej penetracji gospodarczej Pomorza i jednocześnie możność hamowania środkami gospodarczymi, jak i politycznymi ekspansji pomorskiej na teren Gdańska.

Poszczególne gałęzie gospodarstwa gdańskiego, mając tańsze niż województwo pomorskie surowce, jak: benzyna, tłuszcze roślinne, spirytus, smoła oraz korzystając z tańszego i dostępniejszego niż Pomorze kredytu, są w stanie konkurować skutecznie i hamować rozwój warsztatów przetwórczych Pomorza.

Przechodzę do klęski handlu domokrążnego, która toczy zdrowy organizm gospodarczy z nieobliczalną szkodą dla Skarbu Państwa. Handel domokrążny to najbardziej aspołeczna działalność, a w strefie granicznej handel domokrążny wiąże się bardzo często z robotą antypaństwową. Domagamy się ograniczenia legalnego handlu domokrążnego w ogólności, a w szczególności zupełnego zakazu w strefie granicznej, nielegalny zaś handel domokrążny, który liczebnie nie będzie mniejszy od handlu legalnego, należy jako objawy anarchii tępić wszelkimi środkami.

W końcu dezyderatów, skierowanych pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu wysuwa kupiectwo życzenie, ażeby Ministerstwo z urzędu zajęło się sprawą przerostu placówek handlowych na Pomorzu i wspólnie z nami przestudiowało środki racjonalizacji w tych gałęziach, które nie mają już dostatecznej przestrzeni dla swej pracy.

3. i 4. Postulaty pod adresem Ministerstwa Komunikacji oraz Poczt i Telegrafów.

Wspomniałem już o tym, że z niejednych powiatów Pomorza prędzej dojechać można do Warszawy, jak do Gdyni. Fatalne rozkłady jazdy są już przysłowiowe na Pomorzu. Przestrzeń Sępólno—Gdynia 177 km wymaga 8 godzin jazdy, przestrzeń Czersk—Gdynia 121 km — 4 godziny, przestrzeń Lubawa—Grudziądz 99 km — 6 godz. Szybkość przeciętna 15 km/godz. Grudziądz—Poznań 205 km — 5 godzin. Grudziądz — Laskowice 21 km — minut 45. Mamy fatalną komunikację z Kaszubską Szwajcarią, mającą wszelkie dane być wielkim ośrodkiem turystycznym. Wydaje się konieczne wzmożenie ruchu osobowego na magistrali Śląsk/Gdynia, jako jedynej linii, przecinającej zachodnie Pomorze. Dwa powiaty, mianowicie: chełmiński i wąbrzeski nie mają w ogóle połączeń pośpiesznymi pociągami, a to wskutek braku postojów pociągów pośpiesznych w Terespolu.

W dziedzinie taryf zarówno rolnictwo jak i przemysł domagają się od dawna bezskutecznie taryf ulgowych dla węgla, miału i surowców. Ze względu na ogromne przestrzenie, jakie dzielą Pomorze od źródeł produkcji, opłaty za przewóz są nieraz droższe od samego surowca.

W zakresie komunikacji telefonicznej uczyniono wszystko, ażeby zaplecze z Gdynią się nie komunikowało, bowiem rozmowa Grudziądz — Gdynia z przywołaniem kosztuje zł 3,60, zaś Grudziądz — Warszawa zł 4,20.

W zakresie komunikacji kolejowej i telefonicznej musimy domagać się ułatwienia i usprawnienia.

5. Postulaty pod adresem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Muszę przypomnieć długoletni dezyderat do tej pory nieuwzględniony o konieczności decentralizacji zakupów przez urzędy państwowe i instytucje publiczne. Zakradł się nieznośny zwyczaj, że większość instytucyj podlegających resortowi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych zamiast zakupywać u miejscowych hurtowników pokrywa swe zapotrzebowania w Warszawie, względnie, jak centrale Ubezpieczalni Społecznej, otrzymuje przydziały materiałowe z Warszawy. Z tym zwyczajem należałoby już dawno zerwać nawet gdyby

tłumaczono to korzystniejszą kalkulacją, co jeszcze jest raczej wątpliwe. Natomiast korzyści, jakie wynikną dla kresowych placówek gospodarczych będą równocześnie korzyścią dla ogólnego interesu społecznego. W tym miejscu muszę przypomnieć także o obowiązku popierania polskich warsztatów rzemieślniczych w Gdańsku przez polskie instytucje państwowe w Gdańsku i w najbliższej okolicy.

6. Postulaty pod adresem Ministerstwa Opieki Społecznej.

Przechodząc do resortu Ministerstwa Opieki Społecznej stwierdzam, że stan ubezpieczeń socjalnych dziś nie zadawala ani pracobiorców ani pracodawców. Wysokość stawek ubezpieczeniowych wypłoszyła pracobiorców z handlu i rzemiosła niemal zupełnie a przecież w handlu i rzemiośle pomorskim, liczącym razem około 40.000 warsztatów możnaby jeszcze zatrudnić, tak jak zresztą było to przed rokiem 1929, dodatkowo kilkanaście tysięcy ludzi. Wprawdzie Kasy Chorych i Ubezpieczalnie Społeczne skończyły ze skandaliczną budową luksusowych pałaców, które na Pomorzu stoją dziś pustkami i zaczynają nareszcie gospodarzyć z ołówkiem w ręku, jednak właściwej poprawy spodziewa się życie gospodarcze dopiero od przywrócenia samorządu, którego dewizą winno być większe świadczenia, mniejsze składki.

7. Postulaty pod adresem Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Do Ministerstwa Spraw Wojskowych zgłaszamy postulat następujący. Na skutek zarządzeń Ministerstwa dostawy dla armii mogą dokonywać tylko *producenci i spółdzielnie*. Znów zasada niewątpliwie słuszna, o ile chodzi o inne dzielnice Polski, ale wręcz szkodliwa, o ile chodzi o Polskę zachodnią, gdzie najlepiej zorganizowany handel zbożowy znajduje się w rękach właśnie kupiectwa indywidualnego. I znów prawo dostaw mogłaby mieć spółdzielnia mniejszościowa (oczywiście w teorii) a nie kupiec-Polak. Pamiętać trzeba ciągle o specyficznych warunkach ustroju gospodarczego zachodniej Polski, w którym ze względu na jednolity chrześcijański charakter muszą być dopuszczone *wszystkie formy handlu*, a decydującym czynnikiem winna być tylko cena i sprawność usługi. Argumenty kupiectwa pomorskiego znalazły zrozumienie u pomorskich władz wojskowych. Musimy wierzyć, że argument ten przekona również władze centralne w Warszawie, przy czym korzystając z obecności obu Panów Ministrów prosimy ich serdecznie o poparcie tego dla kupiectwa zbożowego Polski zachodniej kapitalnego zagadnienia.

8. Postulaty pod adresem Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Ostatnim z resortów, do którego zwraca się Zjazd Bydgoski jest Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Polityka gdańska mimo daleko posuniętej ze strony polskiej wyrozumiałości nie doprowadziła dotąd do należytego odprężenia. W dalszym ciągu widzimy po stronie gdańskiej poważną różnicę między słowami a czynami. Uważając prawa polskie, wynikające z traktatu za nienaruszalne, a port gdański jako niezbędny obok Gdyni instrument polskiej racji stanu, domagamy się silnej penetracji gospodarczej w Gdańsku. Rokowania polsko-gdańskie zmierzały do uporządkowania handlu i obrotu w porcie. Rok bieżący wykaże, czy zawarta umowa będzie honorowana. Rozwój gospodarczy Polski daje rękojmię, że strona polska będzie ją honorowała i że rozumie konieczność polskiej penetracji gospodarczej w Gdańsku. Nieuporządkowany jest odcinek wewnętrzno-gdański, z którym ściśle wiąże się los kupca i rzemieślnika polskiego w Gdańsku. Musimy domagać się eliminowania naszej mniejszości polskiej spod działań systemu totalnego, który prawa mniejszości narusza. Jak dziwnie niezrozumiałe stanowisko zajmuje Gdańsk, tego dowodem ostatnie wystąpienie organu prasowego „Vorposten" z dnia 5 stycznia 1938 r., w którym organ ten poczytuje niemal za zbrodnię fakt, że Polski Związek Gospodarczy w Gdańsku nawiązał współpracę gospodarczą ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Będąc tak blisko zagadnień morskich pragnę imieniem kupiectwa pomorskiego wyrazić zadowolenie, że Ministerstwo Spraw Zagranicznych zajmuje się aktualną sprawą surowców i kolonij dla Polski. Wierzymy, że po przejściowej formie udziału w surowcach obcych kolonij, Rząd znajdzie drogę dla uzyskania własnych terenów kolonialnych, potrzebnych Polsce zarówno dla masowej i planowej emigracji żydowskiej, jak i dla pionierskich poczynań kolonialnych. Egzamin dojrzałości do posiadania własnych kolonij zdała Polska dzięki pracy organizacyjnej 8 milionów Polaków za granicą, dzięki Gdyni i flocie handlowej.

D. *Najistotniejsze postulaty z zakresu inwestycyj pomorskich, mających być włączonych do planu ogólno-inwestycyjnego.*

Przechodzę teraz do ostatniej części mego referatu, zawierającej postulaty inwestycyjne.

Wysuwamy tezę, że centralny okręg przemysłowy musi być połączony dobrą komunikacją wodną, kolejową i drogową z morzem, przy czym wodna komunikacja ze względu na odporność przeciwko działaniom wojennym wydaje się szczególnie ważna. Z tego wypływa postulat stworzenia planu użeglownienia Wisły możliwie w najkrótszym czasie. Będzie to magistrala wodna, która zapewni komunikację Górnego Śląska i centralnego okręgu z naszym

wybrzeżem, która ożywi przede wszystkim Pomorze i miasta, leżące nad Wisłą, o ich wielkiej przeszłości świadczą stare śpichlerze. Historia się powtarza. Nowoczesna technika zmusza nas do powrotu na drogę wodną, dogodną zresztą dla artykułów masowych, nie znoszących wysokich taryf.

Na drugim miejscu stawiamy radykalną zmianę sieci drogowych, która biegnie jeszcze szlakiem zaborczym od zachodu na wschód. a która tworzyć musi nowy szlak Polski od południa na północ. I tu znów na pierwsze miejsce wysuwa się potrzeba magistrali kołowej między Śląskiem a Wybrzeżem, pociąga to za sobą konieczność budowy drugiego mostu przez Wisłę między Chełmnem a Świeciem, gdzie poza tym planowana jest budowa portu wiślanego.

Na trzecim miejscu stawiamy sprawę przyśpieszenia budowy drugiego toru magistrali śląskiej i przerzucenia na tę magistralę ruchu osobowego zachodniej części Pomorza przynajmniej tak długo, dopóki nie znajdziemy innych środków, wiążących zachodnią część Pomorza z Wybrzeżem. Chodzi tu o wielką połać zachodnio-pomorską, bardzo ubogą i słabiej zaludnioną, niż Kresy Wschodnie.

Dalej występuje potrzeba pilnych dodatkowych korektur sieci kolejowej, które usuną niekonsekwencję, wynikającą z odcięcia przez nową granicę podjętych kilku ważnych węzłów kolejowych. Pod tym względem najbardziej palącą kwestią jest połączenie trzech linij w powiecie lubawskim, wybudowaniem krótkiego połączenia na linii Rakowice — Jamielnik. Projekt ten zatwierdzony swego czasu przez Państwową Radę Kolejową spoczywa w aktach, a tymczasem powiat lubawski, jedyny wykazujący już za czasów niemieckich 90% ludności polskiej, zaczyna się gospodarczo cofać. Nie cierpi także zwłoki budowa drugiego toru kolejowego na odcinku Gdynia — Wejherowo oraz Gdynia — Sopoty, gdzie na jednym torze przepuszcza się przeciętnie około 85 pociągów na dobę.

Następnym postulatem jest konieczność utrzymania tempa dalszej rozbudowy portu i uprzemysłowienia Gdyni oraz konieczność komercjalizacji portu gdyńskiego. Chcielibyśmy, ażeby Rząd rozwiał obawy, że koncentracja kapitałów w centralnym okręgu pociągnie za sobą osłabienie inwestycyj portowych, niezbędnych wskutek ciągłego permanentnego przeciążenia i zużywania się wskutek tego uzbrojenia technicznego. Pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu kierujemy gorący apel o komercjalizację portu, co dopiero stanowić będzie uwieńczenie naszej pracy na morzu i sharmonizowanie administracji portu z tak czułym elementem, jakim jest życie gospodarcze. Jesteśmy zaniepokojeni zbyt wolną realizacją tych planów.

Oto w najgrubszych zarysach pilne potrzeby inwestycyjne Pomorza, których zapoczątkowanie mogłoby od razu rozładować nasze bezrobocie. Oczywiście w parze z tym pójdzie inicjatywa prywatna, ale to wymaga z kolei nie zmniejszania a powiększania kredytów budowlanych, ażeby zamierający ruch budowlany znów ożywić. Wszystko razem wymaga planowego podejścia i ścisłej współpracy z czynnikiem społecznym, które znajdzie niebawem wyraz w powstaniu Wojewódzkiej Rady Gospodarczej. Jej zadaniem będzie współdziałać z Rządem i poszczególne problemy pogłębiać także w kierunku:

a) potrzeby przestawienia eksportu z wywozu surowców na wytwory, wyrabiane w kraju — (młyny i tartaki stoją nieczynne, gdyż wywozi się drzewo i zboże w surowym stanie),

b) ułatwienia przerobu uszlachetniającego, który daje korzyści w postaci zatrudnienia rynku pracy.

E. Ustrój Państwa i polityka gospodarcza.

Kończąc mój referat, muszę nawiązać do całości gospodarstwa narodowego i postawić tezę, że polityka gospodarcza Państwa powinna rozbić „kompleks ubóstwa", tak głęboko zakorzenionego w polskiej duszy i przepoić każdego obywatela wiarą w siebie samego. Każdy obywatel winien mieć wrodzoną ambicję pchnięcia się wzwyż po drabinie społecznej i winien mieć widoki dorabiania się swoją uczciwą pracą po to, aby przerwać nareszcie stan obecny, w którym jesteśmy jednym z najbiedniejszych społeczeństw wśród narodów europejskich. Stawiając na jednostkę i mając zaufanie do tej najmniejszej komórki, jaką jest mózg i para rąk, musimy zatrąbić na odwrót z drogi etatyzmu i omnipotencji Państwa. Można doskonale sharmonizować wolną przedsiębiorczość jednostki z interesem Państwa, które zawsze pozostanie naczelnym dobrem wszystkich obywateli.

Z niecierpliwością oczekujemy wyników prac Komisji antyetatystycznej, przypuszczając, że materiały jej udowodnią słuszność naszej tezy.

Muszę wreszcie stwierdzić, że stojące przed narodem polskim wielkiej wagi problemy gospodarcze rozwiązać może tylko umysł chrześcijański i dlatego ponad wszystko dominować musi absolutny imperatyw unarodowienia życia gospodarczego i hasła „Polska dla Polaków".

Tadeusz Marchlewski

Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Poseł na Sejm.

URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor wyjechał w dniu 29 stycznia na urlop wypoczynkowy. Powrót Pana Prezesa z urlopu nastąpi około 20 lutego, zastępuje go urzędujący Wiceprezes p. Feliks Kollat.

IZBA NASZA UFUNDOWAŁA 50 KOMPLETÓW KSIĄŻEK DLA BIBLIOTEK ORGANIZACYJ KUPIECKICH, ZRZESZONYCH W ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Podczas dorocznego Zjazdu Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, który odbył się w Bydgoszczy w obecności wicepremiera. ministra skarbu inż. E. Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana, Izba nasza reprezentowana była przez Prezesa p. Stanisława Tora, wiceprezesów inż. A. Dziedziula, B. Kentzera i Dra W. Smolenia, licznych Radców Sekcji Handlowej Izby oraz Dyrektora Izby Dra J. Kulikowskiego i Wicedyrektora M. Cieślińskiego.

Z okazji Zjazdu Prezes Izby p. Stanisław Tor doręczył wszystkim organizacjom kupieckim, zrzeszonym w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu komplety książek z zakresu praktycznej wiedzy kupieckiej. Dokonując tego aktu, Pan Prezes wygłosił przemówienie, w którym m. in. zaznaczył:

„Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni — pragnąc ze swej strony podkreślić wagę, jaką przywiązuje do zadań w zakresie podniesienia poziomu pracownika handlowego i w miarę swych możliwości przyczynić się do pogłębienia wiedzy fachowej wśród kupiectwa, ufundowała 50 kompletów książek, przeważnie z dziedziny konkretnych i praktycznych wskazań w zakresie racjonalizacji czynności handlowych i prosi wszystkie organizacje kupieckie, zrzeszone w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, o przyjęcie tego skromnego daru, który oby dał bodźca do dalszych wysiłków kupiectwa pomorskiego w dziedzinie kształcenia kadr pracowników kupieckich ku pożytkowi indywidualnych warsztatów kupieckich, a przez to samo i ku pożytkowi Państwa Polskiego".

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 27 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby naszej p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego na wstępie Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski zaznajomił Prezydium z rezultatami zamknięć rachunkowych Izby za r. 1937, które to zamknięcia wykazały zadawalający stan finansowej gospodarki Izby w tym roku. Po wysłuchaniu następnie sprawozdania z Ogólnego Zebrania Związku Izb w dniu 18 stycznia br. Prezydium wybrało 2 delegatów Izby do Rady Portowej w Gdyni na rok 1938 w osobach Prezesa Izby p. Stanisława Tora i Radcy Izby p. Juliana Rummla. Wreszcie Prezydium załatwiło szereg spraw bieżących, przyznając m. in. dotację jednorazową w wysokości 500 zł dla poradni psychotechniczno-zawodowej w Grudziądzu.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

W dniu 19 stycznia odbyło się posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. K. Kasperowicza, przy licznym udziale radców Sekcji z całego okręgu Izby.

Pierwszą sprawą, jaką zajęła się Sekcja Przemysłowa, były zagadnienia podatkowe, w związku z zapowiedzianym przez Wicepremiera Kwiatkowskiego przeprowadzeniem t. zw. małej reformy podatkowej. Wyczerpujący referat informacyjny przedłożył Sekcji w tej sprawie starszy referent Izby p. M. Korytowski, omawiając stan prac obecnych w łonie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz w łonie organów Izby przede wszystkim w zakresie reformy świadectw przemysłowych i wynikających stąd zmian w dziedzinie wymiaru podatków obrotowego i dochodowego, a dalej w zakresie ulg podatkowych dla inwestycyj w przemyśle i handlu.

W dalszym ciągu posiedzenia Dyrektor Izby p. dr J. Kulikowski wygłosił referat o sytuacji przemysłu pomorskiego i wpływie, jaki może wywrzeć na tę sytuację rozbudowa Centralnego Okręgu Przemysłowego. Dyrektor Kulikowski przedstawił zmiany w strukturze gospodarczej Pomorza, jakie zaszły od chwili powrotu tych ziem do Macierzy, pod względem populacyjnym i podkreślił konieczność rozwoju przemysłu na Pomorzu, jako jednego ze sposobów zatrudnienia nadmiaru ludności nie tylko rolniczej, lecz i przeludnionych miast pomorskich. Dalsze wywody dyrektora Kulikowskiego dotyczyły znaczenia przemysłu pomorskiego dla obrony kraju oraz tych środków zaradczych, które należałoby przedsięwziąć przede wszystkim w dziedzinie taryf kolejowych dla ułatwienia z jednej strony zbytu produkcji przemysłowej Pomorza w innych po-

łaciach kraju, a z drugiej zaopatrywania w surowiec zakładów przemysłowych. Poza tym p. Dyrektor Kulikowski wskazał, że dla szeregu gałęzi przemysłu istnieją na Pomorzu naturalne warunki rozwoju, jak np. dla przemysłu przetworów żywnościowych, hodowlanych oraz przemysłu drzewnego.

Przechodząc do sprawy rozbudowy przemysłu w Centralnym Okręgu Przemysłowym p. Dyrektor Kulikowski podkreślił konieczność czynnego zainteresowania się przemysłowców z okręgu Izby Gdyńskiej rozbudową przemysłu w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Szczególną wagę dla przemysłu pomorskiego może mieć organizowanie przezeń w Centralnym Okregu Przemysłowym zakładów pomocniczych, wyrabiających te półfabrykaty, które ze względu na koszt transportu surowca nie opłaca się produkować na Pomorzu. Dyrektor Kulikowski podkreślił, iż zgodnie z intencjami budowniczego Centralnego Okręgu Przemysłowego, Wicepremiera Kwiatkowskiego, przemysł w C. O. P. w niczym nie powinien uszczuplić stanu posiadania przemysłu na Pomorzu. Toteż przy rozpatrywaniu projektu ustawy o ulgach podatkowych dla inwestycyj, przedstawiciele Izby Gdyńskiej zwracali uwagę, że ulgi podatkowe dla Centralnego Okręgu Przemysłowego powinny być tak konstruowane, aby nie wpłynęły na przeniesienie tam zakładów przemysłowych z Pomorza.

Na tle tego referatu wywiązała się dyskusja, w czasie której podkreślono konieczność rozwoju stanu posiadania przemysłu na Pomorzu i to tak ze względów gospodarczych, jak i geopolitycznych.

Nastepnie Sekcja Przemysłowa przeprowadziła dyskusję nad projektem rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa i higieny pracy w przemyśle i sformułowała w tej sprawie swe stanowisko. Dalej Sekcja przyjęła do wiadomości, że Radca Sekcji Przemysłowej, p. Inż. Namysłowski, bierze udział w odbywajacych się obecnie w Warszawie posiedzeniach, dotyczących zagadnień socjalnych w przemyśle.

Przy omawianiu spraw bieżących dyrektor Izby, dr Kulikowski, podał do wiadomości Sekcji o złożeniu mandatu radcy Izby przez Inż. Tadeusza Gajczaka z Bydgoszczy.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 17 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Radcy naszej Izby p. J. Rummla posiedzenie izbowej Komisji Morskiej.

Głównym przedmiotem obrad Komisji było ustalenie uzansu przy podziale kosztów przeładunku towarów na statek i ze statku pomiędzy zainteresowanymi stronami w związku z używaniem klauzuli „frei Reeling".

Za podstawę obrad posłużył wyczerpujący referat korespondenta Izby Dr. T. Bierowskiego, odtwarzający w sposób dokładny interpretację wspomnianego uzansu w portach zagranicznych oraz jego prawne uzasadnienie.

W wyniku dyskusji uzgodniono pogląd Komisji na tę sprawę i wyłoniono podkomisję w składzie 3 osób dla ostatecznego zredagowania wyjaśnienia klauzuli „frei Reeling" przy uwzględnieniu warunków pracy portu gdyńskiego.

Poza tym Komisja Morska rozpatrzyła kilka podań w sprawach koncesyj celnych oraz o zaprzysiężenie na rzeczoznawców izbowych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU GRUDNIU 1937 R. ORAZ CAŁOROCZNY PRZEGLĄD MIESIĘCZNYCH OBROTÓW ZAMORSKICH PORTU.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu grudniu 1937 r. osiągnęły 795.794,2 ton wobec 775.479,5 ton w miesiącu listopadzie tegoż roku oraz 746.119,4 ton w miesiącu grudniu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 2,6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem listopadem tegoż roku oraz nieco większy, gdyż 6,7%-owy wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1936 roku.

Przegląd dotychczasowych wyników pracy portu pozwala stwierdzić, iż w roku 1937 bardzo poważnie zwiększyły się *średnie miesięczne obrotu* zamorskiego portu. Obroty te w ciągu ostatnich pięciu lat zwiększyły się o ok. 50%. *Średni miesięczny* obrót zamorski w 1933 roku wynosił 508.822,2 ton a w r. 1937 już 750.514,7 ton. Średni miesięczny obrót obejmuje przywóz łącznie z wywozem i w ciągu ostatnich pięciu lat wzrastał, co ilustruje poniższe zestawienie:

1933 r. — 508.822,2 ton
1934 r. — 599.326,1 ton
1935 r. — 622.960,3 ton
1936 r. — 645.245,5 ton
1937 r. — 750.514,7 ton.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (795.794,2 ton) złożył się przywóz zamorski — 176.337,1 ton oraz wywóz zamorski — 619.457,1 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (176.337,1 ton) wykazuje 12.9%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem listopadem 1937 r. (156.107,9 ton) oraz 6.8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1936 roku (165.130,— ton).

Jest to jeden z największych miesięcznych przywozów zamorskich w ciągu całego 1937 r. i jest zaledwie o 1.602 ton mniejszy od rekordowego przywozu w miesiącu czerwcu tegoż roku.

Kształtowanie się przywozu zamorskiego w poszczególnych miesiącach 1937 r. ilustruje poniższe zestawienie:

I	— 121.036,6 t	VII	— 135.841,3 t
II	— 109.767,8 t	VIII	— 136.633,8 t
III	— 152.589,1 t	IX	— 116.684,1 t
IV	— 161.782,5 t	X	— 115.428,6 t
V	— 157.835,1 t	XI	— 156.107,9 t
VI	— 177.938,8 t	XII	— 176.337,1 t

Bardzo poważnie wzrósł również *średni mies. przywóz zamorski* w ciągu ostatnich pięciu lat. Jak poważnie kształtuje się tempo wzrostu tych obrotów świadczy ok. 100%-owy wzrost średniego miesięcznego przywozu zamorskiego w 1937 roku (143.167,— ton) w porównaniu z 1933 rokiem (72.558,7 ton).

Dobrą ilustracją tempa wzrostu *średniego miesięcznego* przywozu zamorskiego w ostatnich 5 latach będzie poniższe zestawienie:

1933 r. — 72.558,7 ton
1934 r. — 82.628.8 ton
1935 r. — 92.653,7 ton
1936 r. — 111.288,- ton
1937 r. — 143.167,- ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem listopadem zwiększył się przede wszystkim w pozycjach (w nawiasach dane za miesiąc listopad 1937 r.): złomu żelaznego — 81.640 t. (63.369 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 13.913 ton (11.400 t.), nasion oleistych — 4.864 t. (2.179 t.), owoców świeżych — 8.206 t. (1.875 t.), owoców suszonych — 819 t. (701 t.), konserw owocowych — 35 t. (8 t.), kawy — 363 t. (271 t.), roślin i materiałów roślinnych — 96 t. (73 t.), żywicy — 927 t. (557 t.), śledzi świeżych — 1.873 t. (1.841 t.), pirytów — 2.060 t. (brak), tytoniu — 483 t. (474 t.), siarki — 303 t. (100 t.), przetworów chemicznych — 343 t. (248 t.), garbników — 751 t. (515 t.), fosforytów — 23.197 t. (15.835 t.), wełny — 1.534 t. (1.296 t.), kauczuku — 727 t. (571 t.), żelaza surowego — 1.403 t. (690 t.), metali różnych — 346 t. (272 t.), maszyn, aparatów i części — 639 t. (548 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 225 t. (115 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost importu owoców świeżych oraz surowców hutniczych.

Zmniejszył się natomiast przywóz zamorski następujących pozycyj (w nawiasie dane za m. listopad): orzechów i migdałów — 296 t. (305 t.), herbaty — 113 t. (123 t.), kakao — 309 t. (412 t.), korzeni — 128 t. (188 t.), śledzi solonych — 4.605 t. (7.476 t.), asfaltu — 35 t. (74 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 260 t. (299 t.), tłuszczu zwierzęcego surowego — 603 t. (1.078 t.), napoje alkoholowe i inne — 156 t. (171 t.), farb — 79 t. (183 t.), skór — 2.514 t. (2.837 t.), bawełny — 11.714 t. (14.094 t.), odpadki bawełny — 162 t. (252 t.), przędzy bawełnianej — 137 t. (170 t.), lnu, konopi, sizalu i in. — 61 t. (232 t.), juty — 755 t. (2.413 t.), szmat — 762 t. (1.362 t.), wyrobów gumowych — 42 t. (117 t.), papieru i makulatury — 995 t. (1.331 t.), celulozy — 537 t. (1.033 t.), miedzi — 2.324 t. (3.099 t.), cyny — 83 t. (369 t.), cynku — brak (30 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 293 t. (371 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 179 t. (552 t.)

Najpoważniejszy spadek wykazała tu jedynie juta. Pozostałe pozycje niewiele różnią się od normalnych wahań miesięcznych.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu grudniu 1937 roku w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 roku oraz miesiącem listopadem 1937 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Grudzień 1937 r.	Listop. 1937 r.	Grudzień 1936 r.
Nasiona różne	143	105	198
nasiona oleiste	4.864	2.179	4.996
ryż surowy	661	87	38
owoce świeże	8.206	1.875	6.521
konserwy owocowe	35	8	16
orzechy i migdały	296	395	179
kawa	363	271	994
herbata	113	123	187
kakao	309	412	530
korzenie	128	188	102
rośliny i materiały rośl.	96	73	175
żywica	927	557	221
śledzie świeże	1.873	1.841	614
śledzie solone	4.605	7.486	3.172
rudy różne i wypałki pirytowe	13.913	13.050	12.744
piryty	2.060	—	2.957
oleje	103	136	119
smoła i smary	148	32	58
asfalt	35	74	29
tłuszcze i oleje roślinne	260	299	364
tłuszcze zwierzęce sur.	603	1.078	1.415
tran	337	395	377
napoje alkoholowe i in.	156	171	96
tytoń	483	474	47
siarka	303	100	632
przetwory chemiczne	343	248	281
farby	79	183	28
garbniki	751	515	1.808
fosforyty	23.197	15.833	12.361
żużle Thomasa	—	6.050	—
skóry	2.514	2.837	2.664
wełna	1.534	1.296	2.400
odpadki wełniane	93	54	98
przędza wełniana	9	13	23
bawełna	11.714	14.094	8.734
odpadki bawełny	162	252	257
przędza bawełniana	137	170	234
len, konopie, sizal i in.	61	232	30
juta	755	2.413	2.331
szmaty	762	1.362	1.157
kauczuk	727	571	440
wyroby gumowe	42	117	232
papier i makulatura	995	1.331	1.775
papa i tektura	—	152	12
celuloza	537	1.033	774
żelazo surowe	1.403	690	521
metale różne	346	272	206
złom żelazny	81.640	63.369	75.241
miedź	2.324	3.099	1.584
cyna	83	369	206
cynk	—	50	30
wyroby żel. i metal.	293	218	371

maszyny, aparaty i części	639	548	550
części wagonów i lokom.	225	115	460
samochody, motocykle i części	179	552	531
różne	2.954	5.805	12.548
Razem	176.337	156.108	165.130

Niewielki stosunkowo wzrost obrotów importu w miesiącu grudniu 1937 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. spowodowały przede wszystkim: owoce świeże, rudy różne i wypałki pirytowe, fosforyty, bawełna, złom żelazny oraz miedź.

Dość liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które zmniejszyły się w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z analogicznym miesiącem 1936 roku i należą tu: nasiona oleiste, kawa, herbata, rośliny i mat. roślinne, piryty, oleje, tłuszcze i oleje roślinne, tłuszcze zwierzęce surowe, siarka, skóry, wełna, bawełna, juta, szmaty, papier i makulatura, celuloza, cyna, cynk, wyroby żelazne i metalowe, oraz samochody, motocykle i ich części.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (619.457,1 ton) wykazuje nieznaczny 0,01%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1937 r. (619.371.6 ton) oraz nieco większy 6,6%-owy wzrost obrotów wywozu w stosunku do miesiąca grudnia 1936 roku (580.989.4 ton).

Ilustracją kształtowania się wywozu w poszczególnych miesiącach 1937 roku będzie poniższe zestawienie:

I	— 546.205,3 t	VII	— 645.669,4 t
II	— 499.536,7 t	VIII	— 623.038.– t
III	— 589.491.4 t	IX	— 631.593,9 t
IV	— 633.296.– t	X	— 687.137,2 t
V	— 558.306.2 t	XI	— 619.371,6 t
VI	— 635.069,8 t	XII	— 619.457,1 t

O ile pierwsze miesiące roku zawsze są nieco słabsze, to maksymalne natężenie pracy portu zawsze niemal występuje dopiero w drugiej połowie roku. Od szeregu lat minimum obrotów portu występuje w miesiacach lutym i czerwcu. Rok miniony wykazał tu pewną zmianę, zwiększając bardzo poważnie obroty miesiąca czerwca.

Podobnie jak import *średni miesięczny wywóz zamorski* wykazuje od szeregu lat tendencje bardzo poważnego wzrostu. Jak poważnie kształtowało się tempo wzrostu *średniego miesięcznego wywozu zamorskiego* w szeregu ostatnich lat ilustruje poniższe zestawienie:

1933 r. — 436.263,5 ton
1934 r. — 516.697.3 ton
1935 r. — 530.216,7 ton
1936 r. — 533.957.5 ton
1937 r. — 607.347,8 ton.

W okresie ostatnich pięciu lat średni miesięczny wywóz zamorski wzrósł o ok. 40%. Nieznaczne zwiększenie się wywozu zamorskiego w miesiącu grudniu 1937 r. w porównaniu z ub. miesiącem listopadem spowodowała przede wszystkim pozycja grupy mineralnej (w nawiasach dane za miesiąc listopad 1937 r.): węgiel kamienny — 466.524 ton (464.883 t.)

Spośród artykułów drobnicowych wzrósł wywóz: ryżu wyłuszczonego — 238 t. (85 t.), bekonów — 1.990 t. (1.543 t.), cementu — 3.987 t. (2.179 t.), salmiaku — 151 t. (76 t.), mączki kostnej — 195 t. (58 t.), soli potasowej — 410 t. (250 t.), siarczanu amonu — 7.010 t. (brak), wyrobów koszykarskich — 213 t. (44 t.), papy i tektury — 464 t. (173 t.), żelaza surowego — 563 t. (254 t.), metali różnych — 290 t. (21 t.), cynku — 2.332 t. (1.670 t.), mąki — 110 t. (brak) słodu — 1.020 t. (381 t.), nasion i roślin — 712 t. (292 t.), drobiu i ptactwa bitego — 344 t. (214 t.), makuchów — 448 t. (150 t.), karbidu — 108 t. (24 t.), mebli giętych — 396 t. (369 t.), wyrobów żelaznych i metalowych oraz blachy cynkowej — 681 t. (588 t.)

Poza poważnym wzrostem wywozu siarczanu amonu pozostałe pozycje wykazują nieznaczne wahania miesięczne.

Stosunkowo liczny jest natomiast szereg tych pozycyj eksportu, które obniżyły się.

Do pozycyj, których wywóz zmniejszył się, należą: strączkowe — 30 t. (90 t.), szynki i inne peklowane — 197 t. (283 t.), jaja — 1.227 t. (1.250 t.), masło — 796 t. (955 t.), sól kuch. i przem. — 65 t. (491 t.), węgiel bunkrowy — 59.554 t. (62.703 t.), koks — 11.223 t. (12.085 t.), przetwory mięsne — 1.745 t. (2.550 t.), cukier — 3.165 t. (7.786 t.), biel cynkowa — 334 t. (442 t.), skóry — 12 t. (124 t.), tkaniny — 394 t. (648 t.), bale, słupy i kopalniaki — 14.208 t. (16.480 t.), drzewo tarte — 7.514 t. (11.431 t.), dykty i forniery — 743 t. (1.478 t.), papier — 220 t. (422 t.), celuloza — brak (504 t.), żelazo handlowe — 4.786 t. (5.070 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 3.548 t. (4.098 t.)

Należałoby podkreślić szczególnie poważny spadek wywozu tarcicy oraz kopalniaków. Zwraca również uwagę zmniejszenie się eksportu węgla bunkrowego oraz koksu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu grudniu 1937 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. oraz miesiącem listopadem 1937 roku poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Grudzień 1937 r.	Listop. 1937 r.	Grudzień 1936 r.
Zboże	45	—	15
strączkowe	30	58	461
mąka ryżowa	25	90	200
mąka	110	—	152
mąka pastewna	—	—	248
ryż wyłuszczony	238	85	14
słód	1.020	381	4.186
owoce świeże	16	4	41
kons. owocowe	—	3	12
nasiona i rośliny	712	292	970
szynki i inne peklowane	197	283	84
bekony	1.990	1.543	1.456

drób i ptactwo bite	344	214	482
jaja	1.227	1.250	941
masło	796	955	181
cement	3.987	2.179	784
sól kuchenna i przem.	65	491	—
węgiel kamienny	466.524	464.883	434.427
węgiel bunkrowy	59.554	62.703	38.502
koks	11.223	12.085	27.523
oleje i parafiny	12	1	—
tłuszcze zwierzęce	1	2	991
przetwory mięsne	1.745	2.550	2.194
cukier	3.165	7.786	3.607
napoje alkoholowe	18	30	18
spirytus	—	2	—
makuchy	448	150	900
melasa	—	—	3.410
wytłoki buraczane	—	—	49
salmiak	151	76	23
karbid	108	24	187
farby	6	—	11
mączka kostna	195	58	—
biel cynkowa	334	442	536
sól potasowa	410	250	330
saletra	—	1	17
siarczan amonu	7.010	—	2.044
skóry	12	124	158
tkaniny	394	648	524
bawełna i odpadki	546	696	850
bale i słupy	14.208	16.480	—
drzewo tarte	7.514	11.431	20.615
wyroby z drzewa	908	926	1.266
klepki	24	77	—
dykty i forniery	743	1.478	1.481
meble gięte	396	369	426
wyroby koszykarskie	213	44	119
papier	220	422	866
papa i tektura	464	173	283
celuloza	—	504	623
żelazo surowe	563	254	104
żelazo handlowe	4.786	5.070	10.890
metale różne	290	21	75
wyroby żelazne i metal.	2.379	846	2.899
rury żeliwne i żelazne	3.548	4.098	2.800
cynk	2.332	1.670	949
blacha cynkowa	681	588	789
różne	17.530	14.582	8.276
Razem	619.457	619.372	580.989

Poważne zwiększenie się wywozu żam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z miesiącem grudniem 1936 roku spowodowały przede wszystkim pozycje grupy mineralnej: węgla kam., węgla bunkrowego oraz koksu. Poza grupą mineralną wzrosły: ryż wyłuszczony, szynki i inne peklowane, bekony, jaja, masło, sól, salmiak, mączka kostna, sól potasowa, siarczan amonu, bale i kopalniaki, wyroby koszykarskie, papa i tektura, żelazo surowe, metale różne, rury żeliwne i żelazne oraz cynk.

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę przeszło 3-krotny wzrost wywozu siarczanu amonu oraz ukazanie się poważnego transportu bali i kopalniaków.

Zmniejszył się natomiast wywóz: strączkowych, mąki ryżowej, mąki, mąki pastewnej, słodu, owoców świeżych, nasion i roślin, drobiu i ptactwa bitego, koksu, przetworów mięsnych, cukru, makuchów, melasy, karbidu, bieli cynkowej, skór, bawełny i odpadków, drzewa tartego, dykty i fornierów, mebli giętych, papieru, celulozy, żelaza handlowego, wyrobów żelaznych i metalowych oraz blachy cynkowej.

Należałoby podkreślić szczególnie poważny około 3-krotny spadek wywozu tarcicy. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym w przeciwieństwie do obrotu towarowego wykazuje spadek ilości oraz pojemności w porównaniu z ub. miesiącem listopadem 1937 r. Przyszło bowiem 490 (542) statków o pojemności 482.824 n. r. t. (522.729 n. r. t.), wyszło zaś 494 (522) statki o pojemności 483.287 n. r. t. (502.767 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Anglia, Norwegia, Finlandia, Włochy, Grecja, Stany Zjednoczone Am. P., Łotwa, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., Jugosławia, Francja, W. M. Gdańsk, Rumunia, Panama, oraz Litwa.

Spośród powyższej kolejności zwraca uwagę przesunięcie bandery szwedzkiej z 2 na 1 miejsce, bandery polskiej z 1 na 2, niemieckiej z 4 na 3, duńskiej z 3 na 4, angielskiej z 6 na 5, fińskiej z 5 na 7, greckiej z 10 na 9, oraz łotewskiej z 9 na 11 miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 (19) państw, a wśród nich zwraca uwagę powrót bandery sowieckiej.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. grudniu 1937 r. wyniósł 985.4 n. r. t. (966,3 n. r. t.)

Średni postój statków 48,7 (56,6) godzin. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 59 (58).

Ruch statków w miesiącu grudniu 1937 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	59	69.051	53	62.972
W. M. Gdańsk	5	2.152	7	3.168
Anglia	17	34.581	19	40.587
Dania	67	43.653	69	42.969
Estonia	22	16.479	23	16.899
Finlandia	27	33.075	29	33.582
Francja	2	2.283	3	3.456
Grecja	10	23.422	10	23.702
Holandia	21	9.909	19	8.265
Jugosławia	3	4.543	3	4.543
Litwa	1	591	1	591
Łotwa	22	24.522	22	21.891
Niemcy	62	47.663	60	44.193
Norwegia	58	33.266	43	33.390

Panama	2	1.723	2	1.723
Rumunia	1	2.221	1	2.221
Stany Zjedn. Am. P.	7	23.536	5	23.536
Szwecja	112	74.341	109	74.622
Włochy	9	28.868	11	32.012
Z. S. R. R.	3	4.945	3	4.945
Razem	490	482.824	494	483.287

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby, wykazuje nieznaczny wzrost na przyjściu. Przyjechało bowiem 414 (297) pasażerów, w tym: z Anglii — 62, Argentyny — 34, Belgii — 16, Danii — 40, Finlandii — 17, Holandii — 2, Łotwy — 3, Niemiec — 2, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 230 oraz Szwecji — 4. Wyjechało zaś 1.937 (2.049) pasażerów, w tym: do Anglii — 422, Brazylii — 880, Estonii — 1, Francji — 482, Stanów Zjedn. Am. P. — 163 oraz do Szwecji — 9 osób.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU 1937 R.

Miesiąc grudzień wypadł niezwykle korzystnie co do ilości przewiezionych na polskich statkach ładunków: 139.984 ton wobec 117.811 t. z grudnia poprzedniego i 112.049,5 t. z grudnia 1935 roku. Po nieznacznym więc wzroście poprzedniego roku nastąpił podskok prawie 20-procentowy, który policzyć wypada tym razem wyłącznie na karb intensywnego wzrostu przewozów floty Żeglugi Polskiej S. A.

Na eksport z ogólnej ilości przewiezionych towarów przypadło 110.313,5 t. (XII 1936: 83.179 t.), na import 27.409,5 t. (XII 1936: 30.563 t.), na przewozy między portami obcymi 833 t. i na tranzyt morski 1.404 t. (XII 1936: obie powyższe kategorie razem — 4.069 t.) Podział ze względu na kierunek przewozów ujawnia więc intensyfikację bardzo silnie zaznaczoną przewozów eksportowych przy równoczesnym osłabieniu importowych przewozów. Zjawisko to, jak zobaczymy niżej, niejednakowo się ujawniło w poszczególnych towarzystwach żeglugowych: tak, zmniejszenie importu nie objęło linij regularnych Żeglugi Polskiej S. A., natomiast zwiększenie eksportu nie wystąpiło w przewozach towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 89.832 ton towarów, wobec 62.633 t. przewiezionych w grudniu ub. roku. Jest to na przestrzeni paru lat rekordowy wzrost miesięcznych przewozów tego towarzystwa.

W kierunku wywozowym statki towarzystwa przewiozły 65.259 t. ładunków (XII 1936: 33.366 t.), w kierunku przywozowym 22.314 t. (XII 1936: 23.198 t.), między portami obcymi 853 t., w tranzycie morskim 1.404 t. (XII 1936: 4.069 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 36.299 t. (XII 1936: 27.177 t.), w tym w eksporcie 21.221 t. (XII 1936: 13.609 t.), w imporcie 12.819 ton (XII 1936: 10.213 t.), oraz wyżej przytoczone ilości towarów w przewozach między portami obcymi i w tranzycie morskim (XII 1936: 1.355 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły razem 53.533 ton towarów (XII 1936: 35.456 t.), w tym w eksporcie 44.038 t. (XII 1936: 19.757 t.), w imporcie 9.495 t. (XII 1936: 12.985 t.). innych przewozów nie było (XII 1936: między portami zagranicy: 2.714 t.)

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu) przewiozły 9.401 t. towarów wobec 10.205 t. przewiezionych w grudniu poprzedniego roku, jednak grudzień 1936 roku był miesiącem rekordowych przewozów (XII 1935: 6.105 t.) Na eksport przypadło 6.194 ton (XII 1936: 5.517 t.), na import 3.207 t. (XII 1936: 4.688 t.), w tym na linie angielskie 9.328 t., gdzie przewieziono w eksporcie 6.170 ton (XII 1936: 5.488 t.), w imporcie 3.158 t. (XII 1936: 4.636 t.); na linii Gdynia — Havre, przyjmującej również ładunki do Anglii. 24 t. w eksporcie (XII 1936: 29 ton), w imporcie 49 ton (XII 1936: 89 t.)

Eksport na statkach Polbrytu kierował się: do Londynu 2.796 t., w tym z Gdyni 2.285 t. i z Gdańska 511 ton. do Hull 3.374 t., w tym z Gdyni 2.295 t i z Gdańska 1.079 t. Import z Londynu wyniósł 1.216 t., w tym z Gdyni 998 t., z Gdańska 218 t., import z Hull 19.42 t., w tym z Gdyni 1.767 t., z Gdańska 175 t. Przewozu koni nie było.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe przewiozły ogółem na linii północno-amerykańskiej i południowo-amerykańskiej razem 1.493 pasażerów i 4.577,5 t. towarów (XII 1936: 1.348 pas. i 5.252 t. towarów), w tym w eksporcie 2.689 ton (XII 1936: 4.042 t.), w imporcie 1.888,5 t. (XII 1936: 2.677 t.) Na linii północno-amerykańskiej był jeden przyjazd i jeden odjazd: na wyjściu 345 pasażerów i 1100 t. ładunku, na wejściu 230 pasażerów i 783 t. ładunku, nie licząc ruchu pasażerów i towarów pomiędzy Kopenhagą i Halifaxem i N. Yorkiem, oraz pomiędzy Gdynią a Kopenhagą. Na linii południowo-amerykańskiej był również jeden odjazd i jeden przyjazd: wyszło 884 pasażerów i 1.589 t. towarów, weszło 34 pas. i 1.105,5 t. towarów.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 36.173,5 t. węgla eksportowego, wyłącznie przez Gdynię. wobec 39.721 t. wywiezionych w grudniu ub. roku. Równolegle jednak dwa statki obce, łotewski i estoński, eksploatowane przez towarzystwo w time-charter przewiozły dodatkowo 17.021 t. Statki własne towarzystwa wywiozły do Szwecji 18.836,5 t. węgla, do Norwegii 8.737 t., do Belgii 5.505 t.. do Francji 3.055 t. Odbyto podróży 13 i zwiedzono celem wyładowania węgla porty: Göteborg (2 razy), Slite, Limhamn, Helsingborg, Svartvik, Bruges. Stugsund. Ostende. Sarpsborg, Oslo, Rouen i Slemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1937 ROKU.

W miesiącu grudniu 1937 r. urządzenia przeładunkowe przepracowały 19.646 godzin 30 minut z zużyciem prądu 161.400 kWh i przeładowały 264.416 t. towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w 1937 r. 158%, w 1936 r. 176%, spadek zatem wynosi 18%.

PLAN ODPRAW ODSYŁEK ZAMORSKICH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH PÓŁN. AMERYKI I AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
Batory	Gdynia	3 II — 17,—
Bremen	Cherbourg	3 II — 22,15
Aquitania	Cherbourg	7 II — 22,15
Manhattan	Le Havre	8 II — 22,51
Queen Mary	Cherbourg	14 II — 22,15
Europa	Cherbourg	17 II — 22,15
Berengaria	Cherbourg	21 II — 22,15
Washington	Le Havre	22 II — 22,15
Hambourg	Cherbourg	23 II — 22,15
Queen Mary	Cherbourg	27 II — 22,15
Batory	Gdynia	3 III — 17,—
Bremen	Cherbourg	3 III — 22,15
Normandie	Le Havre	7 III — 22,15
Manhattan	Le Havre	8 III — 22,15
Oceania	Napoli	3 II — 22,15
Cap. Norte	Lisbonne	5 II — 22,15
Highe Princess	Boulogne	9 II — 22,15
Highe Princess	Lisbonne	12 II — 22,15
Alcantara	Cherbourg	15 II — 22,15
Conte Grande	Genova	18 II — 22,15
Pułaski	Gdynia	23 II — 13,—
Highe Brigade	Boulogne	24 II — 22,15
Highe Brigade	Lisbonne	26 II — 22,15
Neptunia	Napoli	1 III — 22,15
Almanzora	Lisbonne	4 III — 22,15
Highl Patriot	Boulogne	9 III — 22,15
Highl Patriot	Lisbonne	12 III — 22,15

PRZYGOTOWANIA DO URUCHOMIENIA LINII REGULARNEJ POMIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A PORTAMI PÓŁNOCNEJ SZWECJI.

Tow. Żeglugowe Bergtrans komunikuje, iż stała regularna komunikacja okrętowa pomiędzy Gdynią/Gdańskiem, a portami Północnej Szwecji jest obecnie w stadium realizacji.

Odnośne statki mają być ekspediowane w odstępach 3-tygodniowych, przy czym — w razie potrzeby — odstępy w terminach odjazdów będą mogły być skrócone nawet do jednego tygodnia. Statki te obsługiwać będą następujące porty: Gefle, Stugsund. Hudiksvall, Sundsvall. Hernösand, Oernsköldsvik, Holmsund, Skelleftea i Lulea, przy czym zawijanie do tych portów uzależnione będzie w sezonie zimowym od możliwości żeglugowych.

Uruchomienie tej nowej linii umożliwi bezpośredni eksport do wyżej wymienionych portów, do których wysyłanie towarów możliwe było dotąd — jeżeli chodzi o linie regularne — jedynie z przeładunkiem.

ZGON Ś. P. EMILIANA BÜRGLA, B. RADCY URZĘDU MORSKIEGO.

W dniu 4 stycznia br. zmarł w Stanisławowie b. Radca Urzędu Morskiego ś. p. Emilian Bürgel. Zmarły był wybitnym znawcą zagadnień taryfowo-komunikacyjnych i niejednokrotnie na łamach Biuletynu zabierał głos w tych sprawach. Jego artykuły zawsze oparte na głębokiej wiedzy, ugruntowane wieloletnim doświadczeniem, wyświetlały w sposób jasny i dokładny zawiłe zagadnienia taryfowe zwłaszcza w dziedzinie komunikacji kolejowo-rzecznej pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a krajami Europy Centralnej.

Ś. p. Radca Bürgel zawsze z pełną gotowością w przeświadczeniu, że służy sprawie ogólnej, dzielił się swą wiedzą i dawał cenne wskazówki wszystkim, kto się zwracał do niego. Śmierć ś. p. Radcy E. Bürgla wydawnictwo Biuletynu odczuwa równie boleśnie, jak wszyscy ci, kogo praca łączyła ze zmarłym.

WIADOMOŚCI MORSKIE

ZWIĘKSZENIE TONAŻU ŚWIATOWEGO A FRACHTY.

Ciekawą drogą dochodzi „Svensk Flagg" do optymistycznego zapatrywania na przyszłość rynku frachtowego.

Wobec wzmożonej budowy nowego tonażu światowego często wyraża się obawę, że nadmiar tonażu da się odczuć nawet wówczas, jeżeli handel światowy osiągnie swój poprzedni normalny poziom. Cyfry jednak nie potwierdzają słuszności tych obaw. Budowa nowych statków wynosiła w okresie lat 1902—1913 ogółem 26,6 mil. TRB., zaś w okresie 1926 do 1936 tylko 19,56 mil. TRB., to jest o 7 mil. TRB. mniej. Stan floty motorowej i parowej wobec jednoczesnych strat tonażu, zwiększył się w 1902-1913 o 13,89 mil. TRB., a w 1926-1936 tylko o 2,59 mil. TRB. Trudno oczywiście wyciągnąć z tych liczb ścisłe wnioski, jednak jeżeli światowy handel w ostatnim okresie zwiększył się w takimże stopniu co w okresie 1902—1913, to wobec tak małego wzrostu tonażu w ostatnim dziesięcioleciu są wszystkie warunki ku temu, aby powstał boom na rynku frachtowym.

ATAK NIEMIECKICH EKSPORTERÓW NA „KONFERENCJE ŻEGLUGOWE".

Eksporterzy niemieccy w roku ubiegłym niejednokrotnie protestowali przeciwko systematycznym i nieobliczalnym zwyżkom frachtów stosowanym przez niemieckie linie żeglugowe, należące do poszczególnych konferencyj żeglugowych. Izba Handlowa w Hamburgu w swym rocznym sprawozdaniu wyjaśniła zainteresowanym, że podobnie jak towarzystwa żeglugowe innych narodowości, niemieckie liniowe statki nie mogą pracować, nie należąc do poszczególnych konferencyj. Również kupcy importowi i eksportowi są zależni od regularnych i szybkich odjazdów statków: konieczne jest uzgodnienie rozkładów jazdy, a w związku z tym równe stawki i ograniczenie wzajemnej konkurencji, czyli wszystko co stanowi treść „konferencji żeglugowej". Konferencje żeglugowe są więc bezwzględnie potrzebne w interesie samych interesantów ładunku.

Przy części swych protestów kupcy jednak pozostali: mianowicie żądają oni, żeby podnoszenie stawek frachtowych i inne postanowienia zrzeszonych linij żeglugowych były zapowiadane zawczasu, — w jak najdalszym terminie od daty nabrania przez nich mocy, gdyż zwyczaj przeciwny, panujący obecnie, niweczy zarobki kupców i uniemożliwia im racjonalną kalkulację handlowych transakcyj.

PRÓBA URUCHOMIENIA ARABSKIEJ LINII EKSPORTOWEJ.

Arabska grupa ładujących w portach Palestyny uczyniła próbę eksportu na specjalnie zafrachtowanych statkach, — fińskiego armatora Thorden, według stawek poza-konferencyjnych. Próba nie miała powodzenia: statek odszedł nie ładując pomarańcz, o które najwięcej chodziło. Nie wiadomo czy tym się skończy, gdyż prócz usiłowań arabskich wchodzą tu jeszcze czynniki inne, jak zainteresowania outsiderów-armatorów, znane zainteresowanie Finlandii dla portów Bliskiego Wschodu itd.

CZĘŚCIOWE ZACHOWANIE SUBWENCYJ ŻEGLUGOWYCH WE FRANCJI.

Tak zwana ustawa „Tasso" z 12 VII 1934 o subwencjach dla francuskiej żeglugi handlowej zachowała swą moc również na rok 1938, skasowane natomiast zostało od 31 1937 roku finansowe wyrównanie za ciężary socjalne, zwyżki płac i inne nadwyżki własnych kosztów, znane jako ustawa z dnia 26 VIII 1936 r.

Obecnie jednak również i ustawa „Tasso" będzie stosowana z nowymi przepisami wykonawczymi, co do wypłaty subwencji w zależności od wysokości stawek frachtowych, od nasycenia ruchem poszczególnych kierunków przewozów do i z francuskich portów, oraz w ruchu zagranicznym, jak też w zależności od ilości zatrudnionego i unieruchomionego tonażu u poszczególnych armatorów. W zależności od tych czynników wysokość stawek subwencyjnych będzie regulowana.

ZWIĘKSZA SIĘ POPYT NA STATKI Z DRUGIEJ RĘKI.

W ostatnich czasach zaczął się zwiększać popyt na statki z drugiej ręki; jednak ceny na nie są jeszcze za wysokie, pomimo spadku o 15 do 25% w porównaniu z nienormalnie wysokimi cenami sprzed kilku miesięcy. W ostatnim tygodniu największym obiektem transakcji na rynku londyńskim był parowiec 8.700 tys. tonowy „Kepwickhall" zbudowany w 1932 roku. Kupiła go za 85.000 £ Stanhope Steamship Company London. To samo towarzystwo kupiło parow. 2.660 tonowy za 18.000 £. Greckie towarzystwo armatorskie zakupiło statek parowy pojemności 9.875 ton zbudowany w 1920 r. „Paris City" za 52.500 £.

Popyt na statki z drugiej ręki oraz dość wysokie ich ceny wskazują na to, że zarówno sprzedawcy jak nabywcy liczą na dobry poziom stawek frachtowych w niedalekiej przyszłości. Kalkulacje te potwierdza jeszcze i trzeci moment, mianowicie, że firmy złomowe mają trudności ze zdobywaniem statków na złom. Widoczne, że armatorzy w obecnych warunkach liczą na lepszą cenę przy sprzedaży swych statków nie na złom, lecz na żeglugę.

PRZEWOZY ANGIELSKICH TRAMPÓW.

Z ostatnio opublikowanego obliczenia statystycznego dla 12.000 podróży angielskich trampów w 1935 r. wynika, że przewiozły one 45 mil. ton ładunków, zarabiając z frachtów przeszło 24,5 mil. £.

Najwięcej przewieziono węgla i koksu oraz zboża. Na węgiel i koks przypada 52% liczby podróży, 45,5% wagi ogólnej ładunków, 26,6% wpływów z frachtów. Na zboże przypada 13,7% liczby podróży, 20,5% wagi ogólnej ładunków i 30,6% wpływów z frachtów.

ANGLICY PRZODUJĄ W KONSTRUKCJI MASZYN OKRĘTOWYCH.

W 1937 r. brytyjskie zakłady inżynierii morskiej zajmują w produkcji maszyn okrętowych najpoważniejsze stanowisko. Spośród siedmiu głównych zakładów budowy maszyn okrętowych, 5 jest brytyjskich. Pierwsze miejsce zajmuje Vickers — Amstrong Ltd. z produkcją 301.500 KM, trzecie Fairfield Comp. z 200.900 KM, piąte Cammel Laird & Co z 195.200 KM, szóste John Brown & Co i siódme Scott's Shipbuilding & Co.

POSIEDZENIA REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W dniu 19 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dr. Józefa Kulikowskiego, posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie.

W czasie tego posiedzenia podzielone zostały kontyngenty na przywóz artykułów następujących:

pieprzu z Indyj Holenderskich,
bananów z Jamajki,
pieprzu i ziela angielskiego z Kolonij Angielskich,
bielizny stołowej,
tkanin bawełnianych,
paciorków ze szkła i biżuterii nieprawdziwej z Czechosłowacji,
cynamonu z Cejlonu i z Indyj Holenderskich,
goździków i kwiatu goździkowego z Kolonij Angielskich,
orzechów z Indyj Holenderskich,
kalafonii z Portugalii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej,
konserw rybnych z Portugalii,
kawy z Kolonij Angielskich w Afryce,
rodzynek z Cypru,
masła kakaowego z Holandii,
herbaty z Cejlonu i
wina gronowego z Włoch.

W dniu 26 stycznia Regionalny Komitet Przywozowy dokonał podziału kontyngentów na śledzie świeże z Norwegii, części rowerów z Anglii, olejów roślinnych z Anglii i Kolonij, oleju soja z Danii, przędzy bawełnianej z Anglii oraz materiałów koszykowych z kontyngentu ogólnego.

Ponadto dokonano podziału rezerwy kontyngentu na pomarańcze z Italii.

ZMIANY TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

Fińska Rada Ministrów powzięła na ostatnim swym przedświątecznym posiedzeniu decyzję wprowadzenia następujących zasadniczych zmian w taryfie celnej na rok bieżący:

Pozycja	Stawka 1938 r.	Stawka 1937 r.
	w fińskich markach za 1 kg netto	
241 b. l. Tkaniny bawełniane	15.—	18.—
243 b. l. Tkaniny bawełniane	25.—	27.—
244 b. l. Tkaniny bawełniane	35.—	42.—
296 b. Bielizna i pończochy wełniane	25.—	40.—
492 Obuwie gumowe:		
a) wysokie	10.—	12.—
b) niskie	8.—	12.—
493 Wyroby z miękkiej gumy:		
a) obcasy, podeszwy	8.—	12.—
b) inne osobno niewymienione	15.—	20.—
496 Wyroby z twardej gumy:		
b) osobno niewymienione	15.—	20.—
646 b. łyżeczki, noże, widelce, itp. oraz armatura elektryczna	12.—	16.—
776 wyroby fajansowe	4.—	6.—
877 b. Proch osobno niewymieniony	8.—	15.—
644 b. reflektory posreb.	30.—	120.—
644 b. rączki do torebek	6.—	24.—
744 cement	12.—	48.—

Jak widać z powyższego zestawienia obniżka stawek jest dość poważna.

Zdaniem Rady Ministrów, nie zachodzi obawa, by konkurencja zagraniczna mogła zepsuć rynek zbytu dla artykułów krajowych, bowiem daleko idąca mechanizacja, niskie koszty administracyjne, oraz ulepszenia techniczne umożliwiają przemysłowi fińskiemu konkurencję z towarami zagranicznymi.

Powyższe zarządzenie uważane jest za zapowiedź oczekiwanej zniżki stawek na całym odcinku celnym w związku z przedłożonym Parlamentowi do zatwierdzenia projektem taryfy celnej, co ma nastąpić według wszelkiego prawdopodobieństwa już w lutym br. Trudno jednak przewidzieć, czy projekt ten będzie zatwierdzony ze względu na sprzeciw przemysłowców.

WARUNKI PŁATNOŚCI ZA DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH W KANADZIE.

Warunki płatności za dostawy towarów polskich do Kanady żądane przez eksporterów polskich, niejednokrotnie nie pokrywają się z warunkami stawianymi przez odbiorców kanadyjskich, co niewątpliwie stanowi przeszkodę w odpowiedniej penetracji rynku. W większości wypadków firmy polskie żądają albo zapłaty w całości lub części przed wysłaniem towaru,albo wymagają nieodwołalnej akredytywy, albo też zapłaty gotówką za dokumentami w porcie przeznaczenia towaru. Stanowisko firm polskich jest uzasadnione, zwłaszcza w tych przypadkach, gdy odbiorca nie jest należycie znany.

Z drugiej jednak strony kupcy kanadyjscy, rozporządzający z reguły gotówką i mogący w zasadzie płacić za towar przed jego wysłaniem, nie znając jednak dostawcy i mając niejednokrotnie doświadczenia ze stosunków z innymi krajami, zachowują daleko idącą ostrożność. Chcą bowiem przekonać się, jaki towar został dostarczony, czy według dokładnej specyfikacji zgodnie z zamówieniem, odpowiedniego gatunku i rodzaju, i dlatego stawiają warunek zapłaty po odbiorze towaru. Wynika zaś w związku z tym potrzeba udzielania przez eksportera kredytu, co najmniej 30-dniowego, ewentualnie zabezpieczonego wekslami.

Do przyjętych zwyczajów rynkowych należy zapłata towaru gotówką za dokumenty w Montrealu w tych wypadkach, gdy dostawa obejmuje towary standaryzowane, bądź też ta-

kie, których wykończenie nie może różnić się od przesłanych próbek. Natomiast przy imporcie wielu towarów firmy kanadyjskie stawiają warunek udzielenia kredytu 30, 60 a nawet 90-dniowego. Sprzedaż na dłuższy kredyt ma miejsce zwłaszcza przy pierwszych dostawach od nieznanych firm zagranicznych. Odbiorca kanadyjski, gdy nabierze zaufania po kilku dostawach do swego zagranicznego klienta, zmienia warunki płatności na bardziej dogadzające eksporterowi. W początkowym jednak stadium, przy nowych kontraktach handlowych, regulowanie płatności przed wysłaniem towaru z Europy należy do zupełnych wyjątków.

Trudności wynikające z wzajemnego braku zaufania eksporterów polskich i odbiorców kanadyjskich mogą być jednak, zdaniem Konsulatu R. P. w Montrealu, rozwiązane w ten sposób, że eksporter polski zwłaszcza silniejszy finansowo, mógłby przystać na udzielenie kredytu 30-dniowego, zabezpieczonego wekslami, po uprzednim zasięgnięciu i sprawdzeniu referencyj o firmie kanadyjskiej. Wysyłanie towaru na kredyt bez opinii o firmie, bądź też w oparciu jedynie na informacjach agenta, może bowiem w specjalnych przypadkach nie być wskazane.

OFERTY PRZY DOSTAWACH NOWYCH TOWARÓW DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Przy badaniu możliwości zbytu krzeseł składanych na rynku St. Zjedn. Konsulat Gen. R. P. w New Yorku spotkał się z niewłaściwie opracowywanymi ofertami niektórych firm polskich. W związku z tym poniżej podajemy wskazówki Konsulatu Gen. co do redagowania ofert na rynek amerykański:

1. Wskazanym jest dołączanie do ofert wzorów, próbek lub zdjęć fotograficznych, przy czym na wzorze czy fotografii winno być wyraźnie oznaczone, do której pozycji odnoszą się oferty próbne.

2. Wyszczególnienie cen powinno być jasne, przystosowane do zwyczajów kraju przeznaczenia towaru, w walucie i na warunkach tego kraju. Cena powinna być tak podana, ażeby ewentualny importer mógł łatwo obliczyć koszt własny i zarobek. Importerzy amerykańscy nie kupują loco fabryka, lecz łącznie z opakowaniem f. o. b. port europejski, lub też c. i. f. port amerykański. Oferty c. i. f. New York w dolarach są najchętniej widziane, pozwalają bowiem przez przeprowadzenie kilku prostych rachunków jak dodanie cła, przewozu ze statku, kosztów magazynowania, obliczyć od razu, ile dany towar będzie importera kosztował we własnym magazynie. Zasadą oferty na rynek amerykański jest więc: cena w dolarach fob Gdynia lub cif New York. Należy dodatkowo pamiętać, że przy takim towarze jak krzesła rynek Stanów Zjedn. operuje cyframi w tuzinach.

3. Przy pierwszej składanej ofercie nie można uzależniać dokonania transakcji od zakupu większej ilości towaru, pierwsze zamówienia są bowiem z reguły próbnymi. Wskazanym jest natomiast podanie importerowi cyfrowej możliwości produkcyjnej i eksportowej w granicach maksymalnych do osiągnięcia na przykład 10.000 miesięcznie lub 50.000 kwartalnie, lecz jest rzeczą importera zapoznanie eksportera z cyfrą możliwą do zakupu, zwłaszcza jeżeli chodzi o artykuł nowy.

4. Sprawa warunków płatności musi być również należycie postawiona. Przy zamówieniach próbnych, nie znając towaru importer nigdy nie zgodzi się na zapłatę z góry, a natomiast tylko przy towarach standartowych i takich, które wyrobiły sobie już markę na amerykańskim rynku, żądać można pełnej lub częściowej zapłaty nieodwołalną ekredytywą płatną za załadowaniem towaru w Polsce.

Konsulat Gen. R. P. w Nowym Yorku.

UWAGA!

Przed nawiązaniem stosunków handlowych z niżej wymienionymi firmami należy się porozumieć z P. I. E. przy powołaniu się na następujący numer: E/219/18/H.

Dawid Godel — Tunis;

Société de Commerce Nord — Africaine;

Anciens Etablissements Société de Commerce Nord Africaine — Tunis;

Société Tunisienne de Drogues et de Produits Chimiques — Tunis.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1938 ROKU.

ALGER. Na I kwartał 1938 ustalono kontyngent przywozowy na drzewo (surowe i obrobione, wyroby ciesielskie i kołodziejskie, drzewo heblowane, deski, płyty parkietowe itd.) w wysokości 43.900 ton. Prócz tego przewidziany jest kontyngent dodatkowy w wys. 13.600 ton przy zapotrzebowaniu specjalnym. Podziału między poszczególne kraje jeszcze nie dokonano.

ARGENTYNA. Przedłużono na rok 1938 ważność 10-procentowego dodatku do stawek celnych, pobieranych przy imporcie.

AUSTRALIA. Z dniem 9 XII 37 r. weszły w życie zmienione stawki celne na szereg artykułów importowanych. Nowe stawki w taryfie pośredniej są na ogół niższe od dotychczasowych; niektóre jeszcze nie są na razie stosowane. Zmiany dotyczą nast. artykułów: wsyp pościelowych bawełnianych oraz mieszanych z lnem, draperyj, kotar, tkanin ściennych ze sztucznego jedwabiu, tkanin bawełnianych i lnianych, przeznaczonych do wyrobu chusteczek, obrusów, poszewek, zasłon itd., parasoli, gotowych obrusów, kołder, chodników itp., chusteczek do nosa, firanek, płótna żaglowego, żagli i namiotów, niektórych narzędzi, grafitu, pokostu, lakierów, żywic syntetycznych, porcelany, fajansu, wyrobów kamionkowych itp.

BRAZYLIA. Wśród państw, wymienionych w okólniku Ministerstwa Skarbu z dnia 2 XII 37, uprawnionych do korzystania z taryfy celnej minimalnej, figuruje również Polska.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Węgiel i drzewo opałowe zwolnione zostały od wszelkich opłat przywozowych na Cyprze. — Zmieniono cło na ryż i smalec na wyspie św. Heleny.

BUŁGARIA. Wprowadzone ostatnio opłaty dodatkowe od wartości fakturowej na niektóre towary importowane zmodyfikowane zostały w tym kierunku, że od opłaty zwolniono dykty, przeznaczone do wyrobu skrzynek eksportowych. Opłata dodatkowa od papierów fotograficznych i heliograficznych ustalona została w wysokości 10% od wartości.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem ministerstwa handlu z dnia 23 grudnia 1937 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego od dnia 2 I 1938 r. przywóz:

1) siarczan sodowy kalcynowany (palony) i skrystalizowany (sól glauberska) z poz. 599b czechosł. taryfy celnej. Pozwoleniu nie podlega jednak przywóz farb terowych zawierających więcej niż 80% glauberskiej soli, a clonych podług poz. 599b.

2) żelazokrzem ex poz. 428c.

Pozwolenia przywozu na powyższe wydawane będą bez opłaty manipulacyjnej.

EGIPT. Ostatnio dokonano następującej zmiany stawek celnych: pomidory zaprawione i w konserwach cło — 1 funt eg. od 100 kg netto (dotychczas 0,600), szklanki ze szkła zwycz. — 1.200 f. e. od 100 kg brutto (0,750), lampki elektryczne kieszonkowe, (zależnie od mocy baterii), fortepiany oraz harmonie — 12 f. e. od sztuki (15% od wartości), pianina itp. — 7 f. e. od sztuki (15% od wartości).

FRANCJA. Dekretem z 8 I br. zmieniono ponownie stawki celne na wyroby ogniotrwałe jak cegły i materiały budowlane, retorty, zlewy, rury itp.

Kontyngent na bezcłowy przywóz lnu do Francji wynosi w okresie od 1 VIII 37 do 31 VII 38 — 45.000 ton.

Podwyżce uległo cło na szpulki do nakręcania filmów — 8 fr od kg netto (dotychczas 5,45 fr.) — Przywrócono na nowo opłatę stemplową od kwitu celnego w wysokości 1% od sumy pokwitowanej.

Zmianie uległo cło na lampki elektryczne wszelkiego rodzaju.

Dekretem z 5 I br. podwyższono cło na oleje mineralne, mianowicie na: benzynę samochodową — 143,15 fr (dotychczas 137,15 fr), inną benzynę — 138,15 fr (dot. 124,65), white spirits — 121,65 fr (91,65), olej świetlny — 103,40 fr (73,40), inne — 120 fr (90.— fr) wszystko od kg, olej do zegarków — 108 fr od kg półbrutto (107,50), olej parafinowy i wazelinowy — 280,40 fr. od 100 kg netto (260,40), oleje ciężkie i nieoczyszczone — 150,90 fr od 100 kg netto (130,90). Prócz ceł powyższych pobierana jest opłata na rzecz „Office national des combustibles liquides“ względnie dodatek celny wyrównawczy.

FRANC. POSIADŁOŚCI. Dekretem z 25 XII 37 ustalono kontyngent na wódki zagraniczne, importowane do Franc. Afryki Zachodniej, na 95.000 litrów (w tym 35.000 litrów whishy).

INDIE HOLEND. Puder dziecięcy clony będzie jako środek leczniczy (12% od wartości), a nie jak puder toaletowy (20%). — Samoloty i szybowce zwolnione są od cła przywozowego (3 XII 37).

W. P. IRLANDIA. Ostatnia zmiana stawek celnych dotyczy tkanin lnianych, bawełnianych i półwełnianych. Podwyżka cła wynosi 6⅔% (obecnie 40% od wartości).

Z dniem 11 XII 37 weszły w życie nowe cła na prześcieradła, pościel, dery, kołdry bawełniane oraz materace z gumy — 50% od wart. (40%); stawką 50% od wart. obciążone zostały takie przedmioty jak: plecaki, woreczki, śpiwory, płótno namiotowe itp. głównie z tkanin lnianych, bawełnianych lub półlnianych.

Ogłoszono nowe kontyngenty na: tkaniny nieprzemakalne, w sztuce, nie węższe niż 2,5 cala — kontyngent 900.000 yardów kwadrat., okres: 1 II 38 do 31 VII 38; pończochy z jedwabiu i sztuczn. jedwabiu — 240 tys. par, okres: 1 II 38 do 31 V 38; żarówki elektryczne 20.000 sztuk, okres: 1 II 38 do 30 IV 38 plus kontyngent dodatkowy na okres od 10 XII 37 do 31 I 38 — 25.000 sztuk.

MEKSYK. Cło na różne tłuszcze zwierzęce i roślinne oraz na nasiona zostało podwyższone (24 XI 37).

Chemikalia, mieszaniny i preparaty oparte na chlorze, służące do odbarwiania, otrzymały nową stawkę celną w wysokości 0,25 pezów od kg (4 XII 37).

Z powodu panującej w Europie zarazy pyska i racic Min. Rolnictwa wydało zakaz przywozu do Meksyku zwierząt żywych i wyrobów mięsnych. Odnośnie mięsa i wędlin w puszkach może być wydane osobne zezwolenie przywozowe w wyjątkowych tylko okolicznościach, szczególnie gdy dana będzie gwarancja, że towar pochodzi ze zwierząt zdrowych.

MANDŻU-KUO. Nowa ustawa o kontroli handlu zagranicznego z dn. 9 XII 37 upoważnia rząd do wydawania zakazów przywozu i wywozu, jak również do zmian celnych idących bądź w kierunku zniżania lub nawet zniesienia ceł, bądź też w kierunku podwyższania ceł do wysokości pełnej wartości towarów importowanych. Ustawa uprawnia również do regulowania bilansów handlowych z poszczególnymi krajami.

NORWEGIA Począwszy od 5 I br. przy przywozie olejów wymagane jest pisemne zezwolenie Min. Przemysłu i Handlu.

NOWA ZELANDIA. Obowiązuje zakaz przywozu używanych ubrań (z pewn. wyjątkami) oraz monet pewnego rodzaju.

PORTUGALIA. Ukazała się lista gatunków ziemniaków-sadzeniaków, których przywóz do Portugalii został dopuszczony. Wśród państw, których urzędowe placówki kontroli zasiewu i zbioru kartofli zostały przez rząd portugalski uznane, znajduje się też Polska.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Rozporządzeniem rządu z dnia 17 XII 37 import zwierząt domowych został zakazany z Europy.

SZWAJCARIA. Począwszy od 1 I br. obowiązują nast. opłaty dodatkowe przy przywozie do Szwajcarii: oleje jadalne — 28 fr od 100 kg, tłuszcze jadalne — 28 fr od 100 kg, orzechy ziemne do fabr. tłuszczu jadalnego — 11,20 fr, kopra — 16,80 fr od 100 kg.

UNIA POŁ.-AFRYKAŃSKA. Ogłoszony został zakaz przywozu zwierząt domowych z Europy (3 XII 37).

WĘGRY. Okólnik Banku Narodowego wprowadza począwszy od 4 I 38 zmianę wysokości nadpłat stosowanych w obrotach z Polską (t. zw. „Aufgeld"): przy sprzedaży z 40 na 40½%, przy zakupie z 43 na 42%.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

UREGULOWANIE SPRAWY PODZIAŁU KONTYNGENTÓW NA SZPROTY ŚWIEŻE.

W dniu 26 stycznia odbyło się posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie, w którym w charakterze rzeczoznawców wzięli udział — Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego p. A. Hryniewiecki oraz przedstawiciele wędzarń i fabryk konserw na Wybrzeżu.

W wyniku tego posiedzenia osiągnięte zostało porozumienie wszystkich sfer, zainteresowanych w imporcie i przeróbce szprotów świeżych, w sprawie podziału kontyngentów przywozowych na szproty. Na mocy tego porozumienia wędzarnie i fabryki konserw na Wybrzeżu podzielone zostały na dwie grupy: zakłady większe, którym przydziela się 45% ogólnego kontyngentu szprotów, z czego 17% przewidziane jest dla przeróbki na konserwy oraz 28% na przewędzenie, oraz zakłady mniejsze, którym przydzielać się będzie 55% kontyngentów, z czego 5% przeznaczone jest dla przeróbki na konserwy i 50% na wędzenie.

Ze względu na konieczność zorganizowania dostaw regularnych i niekonkurowania na rybnych aukcjach zagranicznych przy zakupach jednogłośnie ustalono, aby zakupów na aukcjach zagranicznych dokonywała w ramach kontyngentów dla wszystkich odbiorców polskich Spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich".

Do porozumienia w zakresie zakupów dołączyły się fabryki konserw wewnątrz kraju, które również zakupywać będą surowiec za pośrednictwem Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

Dotychczasowa akcja Zjednoczenia w zakresie zakupów doprowadziła już do osiągnięcia regularności dostaw szprotów do portu rybackiego w Gdyni oraz przyczyniła się do ustabilizowania cen na szproty w granicach 9—11 koron szwedzkich za 50 kg cif Gdynia.

Spółdzielnia Zjednoczenie Rybaków Morskich uzgodniła ponadto z przedstawicielami przemysłu rybnego kalkulację kosztów własnych w związku z zakupami.

ZMNIEJSZONE POŁOWY MORSKIE W ROKU 1937.

Rok ubiegły przyniósł nam ogółem 14.217.130 kg o wartości złotych 5.273.562,—. Stanowi to w porównaniu z rokiem 1936 spadek ilościowy połowów o dziesięć milionów kg, podczas gdy wartość połowów wzrosła nawet o przeszło milion złotych.

Wzrost wartościowy połowów zawdzięczamy przede wszystkim połowom na Morzu Północnym. Połowy te wzrosły ilościowo z 5.047.300 kg w roku 1936 do 6.901.390 kg w roku 1937. Również wartościowo wzrosły te połowy bo z 1.389.910 złotych w 1936 do 2.915.226,— zł w roku 1937. Wzrost ten powstał wskutek zwiększenia się połowów śledzi „Mewy", jak również z powodu rozpoczęcia połowów przez drugie Towarzystwo „Pomorze".

W jeszcze większym stopniu zwiększyły się połowy na dalszych wodach Bałtyku (Bornholm, Skagerrak), które dały w roku 1937: 1.806.060 kg o wartości zł 326.261,— podczas gdy w roku 1936 tylko 462.810 kg o wartości zł 87.416,—. Największą pozycję w tych połowach stanowiły dorsze bo aż 1.413.390 kg o wartości zł 203.924,—, łowionych przeważnie na wodach Bornholmu.

Jeżeli dwie pozycje połowów dalekomorskich (Morze Północne i Bałtyk) wykazały wzrost w roku ubiegłym, to połowy przybrzeżne zmniejszyły się z 17.813.420 kg w roku 1936 do 5.509.680 kg w roku 1937, czyli spadek ilościowy wyniósł około 70%. Wartościowo spadek był mniejszy bo zamiast 2.508.723,— zł w roku 1936, otrzymano złotych 2.034.075,— w 1937 r. Ilościowy spadek połowów przybrzeżnych spowodowało zmniejszenie się połowów szprotów, bo zamiast 15 milionów kg w 1936, złowiono niespełna 3 miliony kg w roku ubiegłym.

Przemiany, jakie wykazał w połowach morskich rok 1937 znalazły swoje odzwierciedlenie w przemyśle i handlu rybnym.

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1937 ROKU.

Ogólny przywóz towarów rybnych w grudniu wykazał wzrost w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Ogółem przywieziono 6.942 ton, z czego tylko 526 ton przez port handlowy, a reszta przez port rybacki — 6.416 ton.

Śledzi solonych przywieziono przez port handlowy 121 ton (z Norwegii 51 ton, z Danii 27 ton, ze Szwecji, Anglii i Niemiec po 3 tony, z Belgii 13 ton, z Holandii 20 ton). Przez port rybacki przywieziono śledzi solonych 3.330 ton, z czego z Anglii 9.398/1 i 2.717/2 beczek, z Holandii 5.734/1 oraz 988/2 beczek, z Norwegii 3.350/1 i 962/2 beczek.

Śledzie świeże w lodzie przez port handlowy: 36 ton. z czego z Norwegii 6 ton i ze Szwecji 30 ton. Przez port handlowy 927 ton śledzi: z Anglii 636 ton, z Holandii 274 ton, ze Szwecji 15 ton, z Danii 2 tony. Śledzie mrożone z Norwegii 122 ton. Szproty świeże w lodzie przez port handlowy: z Danii 9 ton, ze Szwecji 183 ton. Szproty świeże przez port rybacki: ze Szwecji 616 ton, z Danii 102 ton. Śledziki świeże w lodzie ze Szwecji 154 ton, z Norwegii 59 ton, a przez port handlowy: z Danii 50 ton, a ze Szwecji 6 ton.

Dorsze mrożone z Norwegii 6 ton, świeże dorsze z Danii 30 ton, makrele z Norwegii mrożone 9 i pół tony, wszystko przez port rybacki.

Przez port handlowy nadeszły: tran 35 ton, z czego Norwegia 30 ton, Dania 3 tony i Szwecja 2 tony. Konserwy rybne 24 tony, z czego z Portugalii 13 ton, z Belgii i Szwecji po 4 tony, z Niemiec 3 tony. Olej rybny z Holandii 39 ton. Inne ryby 22 ton, z czego 16 z Holandii, 5 ton z Niemiec i 1 tona z Danii.

Z połowów polskich rybaków na Morzu Północnym dowieziono do portu rybackiego: śledzie solone beczek morskich 6.125 kanties t. j. 980 ton oraz świeżych ryb morskich 80 ton.

Z portu rybackiego wysłano w grudniu 158 wagonów z rybami do kraju i 6 wagonów tranzytem do Rumunii.

IMPORT SZPROTÓW I ŚLEDZIKÓW ŚWIEŻYCH W LODZIE Z GÖTEBORGA.

Ostatnio przybyły do portu rybackiego w Gdyni kutry ze Szwecji: dnia 14 ub. m. s/s „Vindy" 350 skrzyń — 22.750 kg szprotów, oraz 250 skrzyń — 16.250 kg śledzików. Dnia 15 ub. m. s/s „Gideon" szprotów 436 skrzyń — 26.160 kg śledzików, 176 skrzyń — 10.560 kg. Dnia 15 ub. m. s/s „Britana" szprotów 511 skrzyń — 30.660 kg, śledzików 100 skrzyń — 6.000 kg. Dnia 15 ub. m. s/s „Roxy" 800 skrzyń 48.000 kg szprotów. Dnia 15 ub. m. s/s „Ransy" szprotów 526 skrz. — 31.560 kg. Dn. 15. ub. m. s/s „Ruth" szprotów 600 skrzyń — 30.000 kg. Dnia 16 ub. m. s/s „Ronny" szprotów 500 skrzyń — 30.000 kg. Dnia 17 ub. m. s/s „Mats" szprotów świeżych 1.459 skrzyń — 87.540 kg, śledzików 111 skrzyń — 6.600 kg. Dnia 18 ub. m. s/s „Astrea" szprotów 600 skrzyń — 36.000 kg. Dnia 18 ub. m. szprotów 850 skrzyń — 51.000 kg. Dnia 18 ub. m. s/s „Sländer" szprotów 4.444 skrzyń — 26.640 kg, śledzików 271 skrzyń — 16.260 kg. Dnia 20 ub. m. s/s „Windy" szprotów 625 skrzyń — 37.500 kg. Dnia 20 ub. m. s/s „Rex" szprotów 1.051 skrzyń — 63.060 kg. Dnia 21 ub. m. s/s „Brittana" szprotów świeżych 638 skrzyń — 38.280 kg. Dnia 21 ub. m. s/s „Gideon" szprotów świeżych 640 skrzyń — 38.400 kg.

Dnia 23 ub. m. kuter „Roxy" przywiózł 900 skrzyń szprotów à 50 kg skrzynka. Tegoż dnia kuter „Ransy" przywiózł 650 skrzyń szprotów. Dnia 24 ub. m. kuter „Ruth" przywiózł 600 skrzyń szprotów, kuter „Ronne" 550 skrzyń szprotów. Dnia 27 ub. m. kuter „Rex" przywiózł 850 skrzyń szprotów, kuter „Gulfors" szprotów skrzyń 385, śledzików 185 skrz. Dn. 28 ub. m. kuter „Vindy" szprotów 650 skrzyń. Dnia 29 ub. m. kuter „Gideon" przywiózł 480 skrzyń szprotów dla Gdyni i dla Gdańska: szprotów 150 skrzyń, śledzików 110 skrzyń. Dnia 29 ub. m. kuter „Grethe" szprotów 768 skrzyń.

RYBOŁÓWSTWO PRZYBRZEŻNE CAŁKOWICIE UNIERUCHOMIONE.

Wobec braku szprotów wszystkie kutry pozostawały bezczynne w portach. Najbiedniejsze rodziny rybaków korzystają z pomocy, udzielanej przez Towarzystwo Samopomocy Rybaków w Gdyni, otrzymującego fundusze z Morskiego Urzędu Rybackiego.

ZNACZENIE NOWOCZESNYCH JEDNOSTEK RYBACKICH.

W ostatnim zeszycie hamburskiego tygodnika „Hansa" znajdujemy kilka ciekawych uwag o znaczeniu nowoczesnych statków rybackich w połowach dalekomorskich. Od kilku lat już połowy dalekomorskie przerzuciły się z Północnego Morza na wody Islandii, północno-zachodniego wybrzeża Norwegii i na Północny Ocean Lodowaty.

Tymczasem co najmniej 250 statków niemieckich nie nadaje się do tak dalekich podróży; zbudowane one były w czasie rozkwitu połowów na Morzu Północnym, które obecnie już nie daje rybakom spodziewanych dochodów. Rentowność więc tych statków staje się coraz gorszą, tym bardziej, że duże nowoczesne statki rybackie, zaopatrzone w silne maszyny, trzykrotnie przewyższają zdolność pracy przestarzałych jednostek.

FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ NA STATKU.

W przypadkach obfitych połowów nie zawsze cała ilość dowiezionych ryb zostaje zakupiona przez firmy handlu i przemysłu rybnego; pozostałe ilości po cenach niskich sprzedaje się fabrykom mączki rybnej; normalna zaś praca tych ostatnich polega na przeróbce odpadków otrzymywanych z przemysłu ryb-

nego, jak fabryk konserw etc. Obecnie zamierza „Nordsee", niemieckie towarzystwo połowów dalekomorskich w Bremie i Cuxhavnie, urządzić fabrykę mączki rybnej na swych statkach, a to dla wykorzystania odpadków przy obróbce ryb na statku. Statek „Volkswohl" ma się udać wkrótce na stocznię w Hamburgu i otrzymać aparaturę dla produkcji mączki.

NOTOWANIA CEN W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio za towar oclony i z połowów polskich następujące ceny w złotych, franco wagon Gdynia:

Śledzie solone za dużą beczkę:

Polskie połowy „Mewa"

nowe jarmuckie: matis i smolmatis 61 do 62, matful 59 do 60, szkockie smolmatis (na wyczerpaniu) 69, szkockie mleczaki 83, Ylen 50, Merkur 55.

Polskie połowy „Pomorze"

śledzie solone wyprzedane. Importowane jarmuckie: I trade od 64 do 66 za smolmatis i matis, matfule na wyczerpaniu, II trade 59 do 60.

Importowane szkockie

twardo solone I trade zdrowe od 79 do 84, crownmatis 80 do 83, crownmedium 75 do 80, szkockie II trade zdrowe 70 do 75, szkockie matiesy medium 95 do 100, selected 100 do 105, large brak.

Importowane holenderskie

od 58 do 60.

Norweskie importowane

nowe SLOO 6/700: 40, 7/800: 41, stare SLOO od 32 do 34, VAAR od 30 do 31, islandzkie z Norwegii od 45 do 58.

Islandzkie importowane

matiesy od 59 do 61.

Inne ryby — franco wagon Gdynia — oclone:

śledzie norweskie świeże w lodzie za skrz. 95 kg netto zł 34,50

śledzie norweskie zamrożone za skrzynię 50 kg netto zł 23,00

dorsze zamrożone norweskie skrzynia 50 kg netto zł 35,00

makrele norweskie zamrożone skrzynia 50 kg netto zł 28,00

szwedzkie szproty świeże w lodzie za 50 kg netto zł 18,50

szwedzkie śledziki świeże w lodzie za 50 kg netto zł 18,00

polskie dorsze, filety w skrzyniach za 100 kg zł 29,00 do 31,00

polskie dorsze solone, beczka 100 kg netto około zł 40,00

polskie dorsze, filety w skrzyniach za 100 kg zł 110,00

polskie dorsze, filety w opakowaniu luksusowym za 100 kg zł 160,00

wędzone szproty za jeden kilogram od zł 0,76 do 0,80

wędzone śledzie norweskie, skrzynia 10 do 12 sztuk, piklingi zł 1,80

wędzone śledziki szwedzkie za kilogram od zł 0,72 do 0.78.

PRZETARGI

PRZETARGI DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetargi nieograniczone

I. Na dzień 15 lutego 1938 r.

Grupa I.

70.000 kg bębnów żeliwnych na pierścienie tłokowych wg warunków techn. M. K. z dn. 18 I 30 r. oraz modeli D. O. K. P. Dostawa partiami do 31 III 39 r.

Grupa II.

8.000 kg odlewów kuto-lanych o różnych wagach wg specyfikacji i modeli D. O. K. P. Dostawa partiami do 31 XII 38 r.

Oferty należy składać oddzielnie dla grupy I oraz dla grupy II, do godz. 11 wyżej wyznaczonego dnia do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tym dniu o godz. 11.

II. Na dzień 11 lutego:

Na dostawę:

1) Naczynia do prostownika rtęciowego typu A. E. G. o wydajności 300 amp. przy 465 Voltach 6-cio fazowego — szt. 1.
2) Jak wyżej lecz o wydajn. 200 amp. szt. 1.
3) Jak wyżej lecz typu „Simens" o wydajności 150 amp. 3-fazowy — szt. 2.
4) Jak wyżej lecz o wydajn. 100 amp. szt. 1.
5) Szafka kablowa słupowa na 30 par przewodów z kanałem normalnym i okapem na kanał z bezpiecznikami, nożowymi i odgromnikami próżniowymi.
6) Głowica kablowa na 20 par przewodów typu Min. Poczt i Telegr. (Nr 1042 katalogu P. Z. T.) wraz z masą do zalewania.
7) Gwintowniki zwykłe ręczne do gwintu „Whitworth" a gwint wg P N-G-240 w kompletach z 3 szt. różnych wymiarów od 1/8 do 1 i 1/4 około 1130 kompletów.
8) Nacinanie około 15.000 sztuk pilników na okres jednoroczny — wg warunków technicznych tymczasowych, które będą przesłane przy zaproszeniu.

Oferty należy składać oddzielnie na poz. 1—4, 5—6, 7—8 do dnia 11 lutego 1938 r. godz. 11 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przesłać pocztą do W-łu Zasobów w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tymże dniu i tejże godzinie.

Do ofert należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Min. z dnia 29 I 37 r., o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. Nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

WEZWANIE DO SKŁADANIA OFERT NA BUDOWĘ STATKU BADAWCZO - DOZORCZEGO.

Morski Urząd Rybacki w Gdyni prosi o złożenie oferty na budowę i dostarczenie (próby odbiorcze i odbiór w Gdyni) jednego statku badawczo-dozorczego zgodnie z ogłoszeniem w Monitorze Polskim Nr 13 z dnia 18 stycznia 38 r. i Kurierze Bałtyckim Nr 18 z dn. 22 I 38 r.

Oferta winna odpowiadać przepisom o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, zawartym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r., Dz. U. R. P. Nr 13 z dnia 26 II 37 r., poz. 92 — a w szczególności:

1) Oferta winna być złożona w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni ul. Waszyngtona 11 do dnia 15 lutego 1938 r., godz. 10, w nieprzejrzystej, zalakowanej kopercie z napisem „oferta na budowę statku badawczo-dozorczego".
2) Otwarcie ofert nastąpi w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni ul. Waszyngtona 11, dnia 15 lutego 1938 r. o godz. 12.
3) Przy ofercie winna być złożona kwota zł 5.000,— tytułem wadium. Wadium może być złożone w gotówce, lub innych walorach, uznanych jako zabezpieczenie przy przetargach na dostawy rządowe.
4) W razie zawarcia umowy Firma złoży tytułem zabezpieczenia wykonania warunków umowy kaucję gwarancyjną w wysokości 5% wartości całego zamówienia.
5) Termin ważności oferty do dn. 1 IV 1938 r.
6) Robota winna być wykonana najpóźniej w przeciągu jednego roku od dnia zawarcia umowy. W razie niedotrzymania tego terminu Morski Urząd Rybacki zastrzega sobie prawo nieprzyjęcia dostawy.
7) Oferta może być cofnięta lub zmieniona aż do dnia 15 II 38 r., godz. 12, kiedy nastąpi otwarcie ofert. W razie uchylenia się oferenta, którego oferta została przyjęta, od podpisania umowy, złożone wadium przepadnie na rzecz Skarbu Państwa.
8) Ewentualnych dodatkowych wyjaśnień w sprawie budowy statku udzielić może Morski Urząd Rybacki w Gdyni, Waszyngtona 11 — tel. 14-20, codzień w godzinach urzędowych od 8—15.
9) Cena ofertowa podana będzie osobno na:
   a) kadłub z kompletnym wyposażeniem nawigacyjnym i kajutowym,
   b) silnik główny z całą instalacją mechaniczną napędową,
   c) agregaty pomocnicze,
   d) windy,
   e) radio.
10) Oferent poda w ofercie żądane warunki płatności.
11) Morski Urząd Rybacki zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, niezależnie od ceny, jak również prawo uznania przetargu za nieważny.

Kronika

PRZYDZIAŁY KONTYNGENTÓW NA IMPORT BANANÓW.

W dniu 19 stycznia niestała Komisja Importowa rozpatrzyła pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. dr. Wł. Smolenia sprawę przydziału kontyngentu na import bananów świeżych dla firm, które nie mają własnych dojrzewalni bananów, lecz wydzierżawiają komory w istniejących dojrzewalniach, stanowiących własność firm importujących banany. Dotychczas Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni załatwiała tego rodzaju zgłoszenia odmownie. Komisja po szczegółowym rozważeniu sprawy orzekła, że kontyngenty na import bananów świeżych powinny być również nadal przydzielane tylko tym firmom, które posiadają własne, należycie urządzone, dojrzewalnie bananów.

Odpowiednio do powyższej opinii Komisji Importowej Regionalny Komitet Przywozowy przy Izbie dokonał w dniu 19 stycznia podziału przypadającego na okręg Izby kontyngentu na przywóz bananów świeżych pomiędzy istniejącymi w Gdyni 3 dojrzewalniami bananów.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (31. I. 38).

W hurtowym handlu towarów kolonialnych nie zaszły żadne zmiany na lepsze. Importerzy pracują wciąż w ciężkiej sytuacji i w depresji. Niektórzy importerzy stracili już nadzieję, na lepszo jutro. Brak wiary w poprawę pociągnie niewątpliwie dalsze ujemne następstwa dla handlu gdyńskiego. Z końcem roku 1937 stan liczbowy importerów kolonialnych w Gdyni zmniejszył się o 3 firmy i o ile czynniki, którym powierzono opiekę nad handlem importowym nie przedsięwezmą środków zaradczych w kierunku unormowania handlu, stan dzisiejszy zmniejszy się dalej.

Czy dla Gdyni jest to wskazane? Naszym zdaniem nie. Gdynia jako port powinna z dnia na dzień dążyć do wzrostu firm importowych. Port nasz nie będzie nigdy portem rozdzielczym skoro czynnych w nim będzie tylko 5—6 firm handlu towarów kolonialnych. Ogół importerów gdyńskich nie jest dzisiaj informowany o pociągnięciach, jakie nastąpić mają w przywozie tego czy innego towaru i zaskakiwany jest dokonanymi zmianami.

Zupełnie inną opieką otaczane są firmy kolonialne w sąsiednim porcie gdańskim. Są one dobrze informowane o wszelkich zmianach mających nastąpić w handlu zagranicznym. Obrona ich jest również mocniejsza i skuteczniejsza.

Niezależnie od powyższego utrudnia pracę firmom importowym w Gdyni kwitnący tu handel anonimowy, czego nie ma w Gdańsku i w innych ośrodkach handlowych. Handel ten, jako nie ponoszący żadnych świadczeń publicznych stał się ciężarem handlu normalnego i kosztem tego ostatniego zbiera tu owoce z importu. Uniemożliwienie tego rodzaju handlu jest koniecznością palącą.

Kawa surowa:

Wskutek krążących pogłosek o nastąpić mającej zniżce cła na kawę i brak konkretnych i autorytatywnych informacyj w tym względzie, importerzy nie chcąc narazić się na podobne straty jak przy pieprzu, starają się wyprzedawać wszystkie gatunki kawy poniżej kosztów własnych, aby wyzbyć się posiadanych zapasów towaru oclonego. Podczas, gdy koszt własny kawy Rio 7 wynosi po ocleniu zł 3,70 za 1 kg, to obecnie sprzedaje się artykuł ten już po cenie zł 3,20. Koszt własny kawy Santos wynosi zł 4,40 a sprzedaje się ją po zł 3,90—4,00 za kg.

Herbata:

W handlu herbatą jest ta sama sytuacja co w handlu kawą. Niepewność co do stawek celnych zmusza firmy importowe do zachowania jak najdalej idącej ostrożności z cleniem herbaty na zapas. Podobnie jak z kawą tak i w herbacie importerzy starają się wyzbywać zapasu towaru oclonego. Szukanie odbiorców na towar oclony dało powód odbiorcom krajowym do dalszego dyktowania cen kupna. Importerzy zdani na łaskę kupujących zmuszeni są do sprzedaży herbaty po cenach odbiegających znacznie od kosztów własnych. Ceny przedstawiają się orientacyjnie następująco: Cejlon zwykły około zł 12,00 — 12,10 za kg, Cejlon średni około 13,20—13,30 zł, Sumatra zł 12,00—12,40 za kg.

Korzenie:

Obroty w handlu pieprzem średnie. Pomimo zniżki cen, kupujący nie wyzyskują sytuacji i zajmują w pokrywaniu się w ten artykuł stanowisko bardzo ostrożne. Pieprz czarny sprzedaje się obecnie po zł 2,90 za kg (towar oclony). Zysk importera dochodzi do 10 groszy na kg. Na ziele angielskie brak zbytu. Artykuł ten w stosunku do pieprzu jest za drogi. Orientacyjne ceny przedstawiają się od zł 5,90 do 6,00 za kg. Zbyt cynamonu minimalny. Cena zł 6.00 za kg.

Owoce suszone:

W handlu owoców suszonych zapanował spokój. Transakcje dokonywane są tylko w sporadycznych wypadkach.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 11 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Theseus" z transportem 20 worków migdałów włoskich wagi 1000 kg.

s/s „Ajax" nadszedł do Gdyni dnia 16 stycznia i przywiózł 1.236 kg herbaty z Rotterdamu.

Tego samego dnia przywiózł s/s „Baltalin" ca 4.000 kg herbaty i ca 400 kg śliwek i brzoskwiń w konserwach.

s/s „Skjöld" zawinął do portu gdyńskiego również dnia 16 stycznia i wyładował 186.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich.

Dnia 18 stycznia przywiózł do Gdyni s/s „Chorzów" z przeładunku ze s/s „Agamemnon" w Rotterdamie 3.200 kg herbaty.

s/s „Lech" nadszedł do Gdyni dnia 21 stycznia z transportem 34.590 kg herbaty i 9.898 kg kawy. Towar nadszedł z przeładunku w Londynie.

Dnia 21 stycznia zawinął do Gdyni s/s „Bardaland" z transportem 116.900 kg fig i koryntek greckich oraz 32.000 kg orzechów tureckich w łupinach i bez łupin.

s/s „Britta" przywiózł dnia 22 stycznia 2.427 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 24 stycznia nadszedł na s/s „Ariadne" transport 2.648 kg migdałów i 1.250 kg orzechów włoskich.

s/s „Puck" nadszedł do portu gdyńskiego dnia 25 stycznia z ładunkiem 3.100 kg herbaty i 920 kg kawy. Towar przeładowany został na s/s „Puck" w Rotterdamie.

Dnia 27 stycznia na s/s „Sleipner" nadszedł transport 300.000 kg pomarańcz i mandarynek włoskich.

Dnia 28 stycznia nadszedł do Gdyni ładunek bananów dla gdyńskich dojrzewalni w ilości 56 ton. Transport przywiózł s/s „Wiborg" z Rotterdamu.

s/s „Batory" przywiózł ze Stanów Zjednoczonych A. P. ca 220 ton owoców suszonych. Transport nadszedł dnia 29 stycznia.

Dnia 31 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Sicilia", który przywiózł 5.975 skrzyń cytryn włoskich.

Dnia 3 lutego ma nadejść do Gdyni s/s „Gotland" z transportem owoców suszonych. Statek uległ w drodze awarii i nie wiadomo, czy towar nie zostanie przeładowany na inny statek.

s/s „Lewant" nadejdzie do Gdyni dnia 4 lutego z ładunkiem ca 13.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich.

Dnia 5 lutego spodziewany jest w Gdyni s/s „Ebro", którym mają nadejść cytryny, pomarańcze i mandarynki włoskie w ilości ca 7.000 skrzyń.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 27 stycznia urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 8 przetargów.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 12 stycznia aukcję wystawiając:

740 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 740 skrzyń w cenie 89—91 gr/kg
1.347 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.347 skrzyń w cenie 30—32 zł/skrzynia
595 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano 95 skrzyń w cenie 25—26 zł/skrzynia
100 skrzynek daktyli marokkańskich — wycofano
400 worków sułtanek tureckich — wycofano
40 worków chleba świętojańskiego — wycofano.

Na aukcji dnia 14 stycznia oddano do przetargu:

2.780 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 2.730 skrzyń w cenie 0,85—1,03 zł/kg
680 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 680 skrzyń w cenie 28—31.60 zł/kg
772 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 772 skrzyń w cenie 1,40—1,44 zł/kg
170 skrzynek daktyli marokkańskich — sprzedano 170 skrzyń w cenie 15,25—15,30 zł skrzynia
100 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 100 krzyń w cenie 1,80 zł kg b/n
20 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 20 worków w cenie 1,60 zł kg b/n
16 worków orzechów ziemnych — sprzedano 16 worków w cenie 2,13 zł kg b/n.

Dnia 17 stycznia wystawiono na aukcję:

700 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 700 skrzyń w cenie 1,03—1,05 zł/kg
875 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 400 skrzyń w cenie 30 zł skrzynia za towar oclony, towar transito 325 skrz. po 30 lirów
702 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 702 klatek w cenie 1,37—1,38 zł 1 kg
90 skrzynek koryntek greckich — sprzedano 90 skrz. w cenie 1,16 zł za 1 kg
40 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 20 worków w cenie 1,60 zł za 1 kg.

Dnia 19 stycznia wystawiono do sprzedaży aukcyjnej:

2.500 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 2.500 skrz. w cenie 1,02—1,06 zł 1 kg
1.040 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.040 skrz. w cenie 30—32,50 zł skrzynia
200 skrzynek daktyli marokkańskich — sprzedano 125 skrz. w cenie 15 zł skrzynka
20 worków chleba świętojańskiego — wycofano.

Dnia 21 stycznia oddano na aukcję:

500 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 500 skrz. w cenie 1,02 zł za kg

200 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano z tego 155 skrzyń w cenie 25,25—26 zł skrzynia: 45 skrz. transito po 12 zł skrzynia
360 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 440 skrzyń w cenie 29,50—32,50 zł skrzynia
1.364 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.364 klatek w cenie 1,27—1,28 zł 1 kg
1.500 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.500 klatek w cenie 13,00—13,60 zł klatka
200 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 100 skrz. w cenie 1,80 zł za 1 kg
100 skrzynek daktyli marokkańskich — sprzedano 50 skrz. w cenie 15,00 zł skrzynka
20 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 10 worków w cenie 1,60 zł za 1 kg.

Udział we wszystkich wyżej wymienionych aukcjach brało przeciętnie ok. 20 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 13 stycznia aukcję, na której wystawiły:
900 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 900 skrzyń w cenie 96—97 gr 1 kg
800 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano 800 skrz. w cenie 2,04—2,15 zł kg
200 worków fig greckich — sprzedano 200 worków w cenie 1,12—1,15 zł kg.

Na aukcji dnia 20 stycznia wystawiono:
900 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Towar w całości sprzedano po 0,98—1,02 zł/kg.

Dnia 24 stycznia wystawiono do przetargu:
600 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 600 skrzyń w cenie 25,50—27,50 zł skrzynia
1.000 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.000 klatek w cenie 13,90—14,10 zł klatka.

W aukcjach brało udział od 40—50 kupców z Gdyni i z głębi kraju.

Jak widać z wyżej podanych transakcyj — nastąpiło pewne ożywienie i zwyżka cen pomarańcz palestyńskich. Poza tym w innych artykułach zwiększyły się znacznie obroty. Sprawdziły się zatem przewidywania kupców, że pod koniec stycznia nastąpi poprawa w transakcjach importowych.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnim czasie nie przywieziono na rynek gdyński większych ilości owoców krajowych. Wskutek małego dowozu ceny jabłek znacznie zwyżkowały mimo, że słaby jest popyt na jabłka jak i na inne artykuły.

Gorsze gatunki jabłek notują: 30—70 groszy za 1 kg. Sztetyny: 60—70 gr. Kosztele: 70—80 gr. Renety landsberskie i Boscopy ca 1 zł za 1 kg.

W owocach południowych, obroty są minimalne. Towaru jest na rynku bardzo dużo co przy słabym zainteresowaniu wpływa na zniżkę cen. Importerzy informują nas, że kilka ostatnich dni zaznaczyło pewną poprawę w obrotach i cenach, owoców południowych. Spodziewają się oni dalszych zmian na lepsze w najbliższym czasie.

Pomarańcze palestyńskie sprzedawane są obecnie na aukcjach w cenie od 0,95—1,05 zł za kg. Grapefruity palestyńskie są w cenie 30—31 za skrzynię w hurcie.

Pomarańcze włoskie (hurt) ca 1,50 zł, mandarynki włoskie ca 14 zł klatka, cytryny włoskie 360-tki 29—31 zł skrzynia, 490-tki ca 35 zł.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

KONFERENCJA POMARAŃCZOWA.

„Wirtschafts Dienst" notuje wiadomość z Rotterdamu, że europejskie firmy żeglugowe przewożące pomarańcze z Palestyny stworzyły własną konferencję mającą na celu regulowanie zarówno ruchu statków jak i stawek frachtowych.

PRODUKCJA KAKAO W AFRYCE ZACH.

Kakao stanowi w Afryce Zachodniej podstawowe bogactwo kraju. Na przestrzeni pomiędzy rzekami Kamoe i Volta produkcja kakao jest największym przemysłem narodowym, którego rozwój wywołał radykalne zmiany w sytuacji gospodarczej krajowców. Plantacje kakao obejmują z górą 1 milion akrów; większość z nich jest prowadzona przez czarnych, z których niewielu posiada mniej jak 5 akrów.

Eksport tego produktu stale się zwiększa — z 5 ton przeciętnie w latach 1891—95 do 218.895 ton w latach 1926—30 i 256.030 ton w ostatnich pięciu latach od 1932—1936 r. Supremacja kakao najlepiej uwypukla się w wartości ogólnego eksportu w 1936 r. — mianowicie cyfra wywozu kakao wynosi £ 7,6 mil., na następnym miejscu jest złoto — £ 3 mil.; wywóz innych produktów jak diamentów, ziarn palmowych, kopry, drzewa itd. niewiele przekracza dla poszczególnych towarów £ 100 tys.

PRODUKCJA KAWY IMPERIUM WŁOSKIEGO.

Według raportu złożonego przez komisję wysłaną do Abisynii przez włoskie towarzystwo Importerów Kawy, szacuje się roczną produkcję kawy Imperium Włoskiego na 300 tys. centnarów metrycznych. Konsumcja lokalna wynosi obecnie ok. 60.000 centnarów metrycznych. Większa część eksportowanej w 1935 r. z Etiopii pochodziła z okręgów Dżima, Sidamo, Limu i Kafa, których produkcję roczną można ocenić na 155.000 centnarów metrycznych, podczas gdy Harrar, Arussi i Cercer dostarczyły 68.000 centnarów metrycznych, a Lekemti 20.000 centnarów metrycznych. Przywóz kawy abisyńskiej do Włoch dosięgnął w miesiącach styczeń — wrzesień r. ub. sumy 277.000 centnarów metrycznych, był więc o 62.000 centnarów metrycznych większy niż w tymże okresie roku ubiegłego.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 lutego 1938 r. | NR 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Porty polskiego obszaru celnego wobec konkurencji portów niemieckich

Stopniowe urzeczywistnianie polskiego programu morskiego śledzone jest z baczną uwagą przez niemiecką publicystykę gospodarczą. Szczególną reakcję wzbudzają w tych kołach wszystkie posunięcia naszej polityki morskiej, które, bezpośrednio lub pośrednio, mogą godzić w interesy portów niemieckich, konkurujących z portami polskiego obszaru celnego.

Aczkolwiek są to sprawy na ogół znane, wymieniamy tutaj pokrótce te odcinki, na których — zdaniem niemieckich sfer fachowych — praca i rozwój portów p. o. c. specjalnie zagraża interesom pośrednictwa Niemiec w międzynarodowej wymianie gospodarczej, a tym samym interesom portów niemieckich, a mianowicie:

1) Przestawianie kierunku polskiego handlu zagranicznego z równoleżnikowego na południkowy, z drogi lądowej na drogę morską, połączone jest z odebraniem znacznej ilości ładunków kolejowych i portowych Niemcom. W związku z powyższym zmniejszył się tranzyt Polski i W. M. Gdańska przez porty niemieckie z 935,4 tys. ton w 1928 r. na 92 tys. ton w 1934 r. i do 41 tys. ton w 1936 r.

2) Rozwój tranzytu przez porty p. o. c. z krajów środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej Europy i odwrotnie, odbywającego się na podstawie związkowych taryf kolejowych i kolejowo-rzecznych, stanowi silną konkurencję dla analogicznego tranzytu przez porty niemieckie.

3) Dążność portów p. o. c., a zwłaszcza Gdyni, do pełnienia funkcyj portów rozdzielczych w międzynarodowym handlu zamorskim godzi w interesy portów niemieckich, a zwłaszcza Hamburga, czuwającego nad zachowaniem swego stanowiska jako centralnego portu rozdzielczego, w którym dokonywuje się gros przeładunków towarów, przewożonych drogą morską w tej części Europy, a w szczególności towarów, przeznaczonych do krajów regionu bałtyckiego. Fakt powstawania w Gdyni szeregu instytucyj o charakterze handlowo-rozdzielczym (Arbitraż Bawełny, Arbitraż Skór Surowych), mających na celu związanie dyspozycji handlowej w odnośnych dziedzinach wymiany międzynarodowej z terenem portu polskiego, działa również w kierunku wyeliminowania pośrednictwa portów niemieckich (Hamburg, Brema) w danym zakresie.

4) Rozbudowa naturalnego zaplecza portów p. o. c. pociąga za sobą odpowiednie ograniczanie zasięgu sąsiednich portów niemieckich. Tak np. zostało bezpośrednie zaplecze portu królewieckiego, pozbawionego swego dawnego znaczenia jako portu, obsługującego tereny rosyjsko-bałtyckie, przez dalszą ekspansję zasięgu portów p. o. c. ograniczone do obszaru samych Prus Wschodnich. Z drugiej zaś strony utracił port szczeciński swoje dawne znaczenie jako główny port przeładunkowy dla zachodnich obszarów Polski (Woj. Poznańskie, Górny Śląsk Polski) przy czym natrafia również na innych terenach, np. w południowo-wschodnich częściach Czechosłowacji, na wzmożoną konkurencję portów p. o. c. Utrata znacznej części swego dawnego zaplecza zmusiła oba wymienione porty niemieckie do szu-

kania kompensaty m. i. przez wzmożoną akwizycję ładunków kolejowych z Rzeszy Niemieckiej, następnie przez rozbudowę swych czynności w zakresie przeładunków morskich, przez ożywienie swego ruchu przybrzeżnego itd., skutkiem czego wkraczają one coraz bardziej w sferę interesów zachodnich portów niemieckich, przede wszystkim Hamburga. W związku z tym należy zaznaczyć, że ze wszystkich portów niemieckich jedynie port hamburski wykazuje w latach powojennych poważny spadek swych ogólnych obrotów, które zmniejszyły się od 1927 r. do 1934 r. w wywozie z 8,6 mil. ton na 6,2 mil. ton i w przywozie z 19,7 mil. ton na 14 mil. ton.

Fakt skurczenia się ogólnych obrotów handlu międzynarodowego o około 65% w latach kryzysu wpływał natomiast na obniżanie się globalnych cyfr tranzytu przez porty niemieckie, które spadły bardzo znacznie. Co się specjalnie tyczy tranzytu państw środkowo-europejskich przez poszczególne porty niemieckie w tym okresie, to wyraża on się w następujących cyfrach:

Tranzyt *czechosłowacki* zmniejszył się przez Hamburg z 2.156 tys. ton do 1.223 tys. ton, przez Szczecin z 614 tys. ton do 198 tys. ton i przez Bremę z 221 tys. ton do 88 tys. ton, tranzyt *rumuński* przez Hamburg z 12 tys. ton do 6 tys. ton, przez Szczecin z 3 tys. ton do 2 tys. ton, tranzyt *austriacki* przez Hamburg ze 190 tys. ton do 99 tys. ton, przez Bremę z 78 tys. ton do 35 tys. ton i tranzyt *węgierski* przez Hamburg z 36,3 tys. ton do 35,7 tys. ton. Zwiększył się jedynie nieco tranzyt austriacki przez Szczecin i węgierski przez Szczecin i Bremę.

W tych warunkach daje się zauważyć od dłuższego czasu silna kontrakcja portów niemieckich, mająca na celu przeciwdziałanie konkurencji portów obcych, m. in. portów p. o. c. Akcja ta polega przede wszystkim na przyciąganiu ładunków tranzytowych, pochodzących z krajów środkowej i południowo-wschodniej Europy lub do nich przeznaczonych, za pomocą sprawnie działającego systemu ulg finansowo-walutowo-taryfowych przy równoczesnym wykorzystaniu okoliczności, że w portach niemieckich znajdują się ośrodki gestii handlowej dla szeregu towarów w stosunkach między Europą a innymi częściami świata. Dla ilustracji można przytoczyć fakt, że z zamorskich obrotów tranzytowych państw środkowo-europejskich (Czechosłowacja, Austria, Węgry, Rumunia), które w ostatnich latach wynosiły razem około 3 mil. ton, na porty p. o. c. przypadło tylko około 400 tys. ton, natomiast na porty niemieckie 1,8 mil. ton i na Triest około 1 mil. ton, czyli że udział portów p. o. c. w tym ruchu tranzytowym wyrażał się cyfrą około 12%, podczas gdy na porty niemieckie przypadło aż 55%. W międzyczasie udział portów p. o. c. w tym ruchu tranzytowym zwiększył się do ok. 1 mil. ton w 1936/37 roku, nie odpowiada on jednak ciągle faktycznym możliwościom przepustowym naszych portów. Co się zaś specjalnie tyczy wymiany towarowej między krajami środkowo-europejskimi a bałtyckimi (Estonia, Łotwa, Finlandia), która w 1936 r. wyraża się globalną cyfrą 53.151 ton, to udział w odnośnym tranzycie portów p. o. c. jest zupełnie nieznaczny, pomimo że leżą one na naturalnym szlaku morsko-lądowo-rzecznym, wiodącym z krajów basenu naddunajskiego do krajów bałtyckich i odwrotnie.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że w obecnej dobie poprawy koniunktury międzynarodowej wysiłki portów niemieckich będą szły w kierunku powetowania, za wszelką cenę, strat, poniesionych w czasie kryzysu, czyli że będą one nie tylko kontynuowały, z podwojonym natężeniem, swoją akcję werbunkową celem przyciągania ładunków tranzytowych z i do środkowej Europy, ale ponadto będą one stosowały dalsze środki, jakie będą uważały za skuteczne, dla zabezpieczenia swych interesów w walce konkurencyjnej z portami p. o. c.

W związku z powyższym należy wskazać na najnowsze wiadomości, według których władze portowe w Hamburgu w porozumieniu z rządem czechosłowackim mają jeszcze w ciągu rb. przystąpić do rozbudowy czechosłowackiej wolnej strefy w porcie hamburskim, celem umożliwienia intensywniejszego wyzyskania tego portu przy imporcie i eksporcie czechosłowackim.

W ostatnich czasach dawała się również zauważyć wzmożona propaganda na rzecz portu bremeńskiego zarówno ze strony sfer gospodarczych jak i prasy niemieckiej. Niedawno ukazał się w hamburskim tygodniku „Hansa" artykuł pt. „Dla wzmocnienia portu bremeńskiego", w którym autor podkreślając, że w obronie niemieckich portów przed obcą konkurencją „front na zachodzie" walczy o życie tych portów, co wymaga najwyższego natężenia wszystkich czynników zainteresowanych, wzywa do *obronnej walki przed postępującą ekspansją Gdyni na zaplecze Niemiec w środkowej i południowej Europie.* Toteż Bremeńska Izba Handlowa domaga się dla swego portu, obok specjalnego traktowania spraw natury taryfowej, jeszcze i środków, potrzebnych do utrzymania i udoskonalenia urządzeń portowych, aby móc stawić czoło konkurencji portów obcych. Prezes Bremeńskiej Izby Handlowej stwierdza, że zwlekanie z podjęciem wielkich robót jest nie tylko ze szkodą dla całego gospodarstwa narodowego, ale przynosi korzyść obcym portom konkurencyjnym. Następnie jako dowód, że zainteresowane sfery niemieckie przechodzą obecnie na niektórych odcinkach walki konkurencyjnej do ofensywy, należy przytoczyć wiadomości o odbyciu się w dniu 1 czerwca r. z. zebrania Centralnego Komitetu budowy drogi wodnej Dunaj — Odra — Łaba, w którym brali udział przedstawiciele niemieckich izb handlowych w Wrocławiu i Szczecinie. Na zebraniu tym przyjęto

rezolucję, domagającą się szybkiego wypracowania projektu kanału długości 300 km, o zdolności przepustowej dla statków o pojemności 1.000 ton, mającego połączyć Odrę przez Morawę z Dunajem. Odra poza tym ma być połączona specjalnym kanałem z Łabą. Ta nowa droga wodna, jak podkreślają projektodawcy, będzie miała duże znaczenie zarówno dla Niemiec jak i dla Czechosłowacji, umożliwi bowiem „skierowywanie wszystkich transportów niemieckich do krajów południowo-wschodniej Europy, otwierając zarazem dla zagłębia morawsko-śląskiego dogodne połączenia wodne w kierunku południowo-wschodnim aż po Konstantynopol z jednej i do Hamburga i Szczecina z drugiej strony. Według obliczeń projektodawców koszty przewozu drogą wodną będą o 60% niższe od obecnych frachtów kolejowych. O projekcie tym, do którego rząd czechosłowacki miał się ustosunkować pozytywnie i który ma być niebawem przedmiotem obrad zainteresowanych państw, rozpisuje się szeroko prasa niemiecka i czechosłowacka. Tak np. „Duch Casu“ z 25 VIII 1937 r. wskazuje na konieczność *szybkiej* realizacji tego planu „wobec projektów polskich połączenia kanałowego Odry z Wisłą i dalej, przez San i Prut, z Morzem Czarnym, co przyciągałoby wobec krótszej i tańszej drogi większość transportów zachodniej Europy“. Zaś niemieckie czasopismo „Ostsee-Handel“ pisze w dniu 15 VI 37 r. co następuje: „Obecny system śródlądowych dróg wodnych portu szczecińskiego sięga na południu przez Odrę aż do Raciborza i przedłużony zostanie wkrótce aż do Gliwic, stanowiących punkt końcowy kanału Adolfa Hitlera na Górnym Śląsku. Szczecin musi na ataki taryfowe odpowiadać środkami obronnymi również natury taryfowej. Dlatego przywiązujemy szczególną wagę do budowy kanałów Odra — Dunaj i Odra — Łaba“.

Nad zagadnieniami niemieckiej ekspansji gospodarczej we wschodniej Europie pracują już od dawna dwie specjalne instytucje naukowe, a mianowicie „Instytut Gospodarczy dla Rosji i państw Wschodnich“ w Królewcu i „Instytut Wschodnio-Europejski w Wrocławiu“, współdziałające w tym zakresie ściśle z Międzynarodowymi Targami Królewieckimi i Wrocławskimi. przy czym zaznaczyć należy, że Międzynarodowe Targi w Wrocławiu, po dłuższej przerwie, zostały dwa lata temu ponownie powołane do życia. O przyszłej roli Wrocławia, jako ważnego punktu przeładunkowego i rozdzielczego we wschodniej Europie po ukończeniu projektowanej części dróg wodnych, pisze niemiecka prasa fachowa (Messe und Ausstellung z 15 stycznia 1938 r.) co następuje: „Wielkie korzyści przynosi Wrocławowi jego geograficzne położenie nad Odrą, łączącą południowy wschód Europy za pośrednictwem portu szczecińskiego z krajami skandynawskimi. Projektowany kanał między Odrą a Dunajem przedłuży tę drogę wodną aż do Morza Czarnego“.

Projekty, o których mowa, nabierają specjalnego znaczenia w świetle ogólnego programu rozbudowy niemieckich dróg wodnych, którego realizacja postępuje szybkim krokiem naprzód. Tak np. pierwszy odcinek będącego obecnie w budowie niemieckiego kanału śródlądowego (Mittellandkanal), mającego połączyć Ren z Wezerą i Łabą (Berlin) i dalej przez Śląsk niemiecki i Polskę z Prusami Wsch., zostanie doprowadzony jeszcze w ciągu br. aż do Łaby, która z kolei, jak już wspomniano powyżej ma być połączona przez specjalne odgałęzienie z projektowaną drogą wodną Odra — Dunaj.

Ponieważ z drugiej strony również i budowa połączenia wodnego między Renem, Menem i Dunajem postępuje naprzód (kanalizacja Menu ma być ukończona w r. b. aż do Würzburga), przeto liczyć się należy z powstaniem trzech bezpośrednich arteryj wodnych, łączących Morze Czarne przez porty niemieckie z północną i zachodnią Europą. Wspomnieć również należy, że przez budowę projektowanego „Hansa“ kanału porty hanseatyckie Hamburg, Lubeka i Brema otrzymają nowe pośrednie połączenie kanałowe z będącą w budowie siecią niemieckich dróg wodnych.

Całokształt sytuacji przedstawia się zatem jako koncentryczna akcja, mająca na celu dalszą rozbudowę niemieckiego systemu śródlądowych dróg wodnych i centrów dystrybucyjnych, skutkiem czego podniesiona zostanie konkurencyjność niemieckiego aparatu technicznego, a zwłaszcza portów niemieckich, w zakresie przewozu masowych artykułów, idących z północy i zachodu do krajów południowo-wschodniej Europy i odwrotnie. Akcja ta — a zwłaszcza projekt budowy kanału Odra — Dunaj, godzi oczywiście bezpośrednio w analogiczne interesy Polski, jako kraju tranzytowego, a więc przede wszystkim w interesy portów p. o. c. Charakterystycznym jest, że Niemcy przy układaniu swych odnośnych projektów liczą się z tym, że obecny stan polskich dróg wodnych i środków komunikacyjnych nie ulegnie rychłej poprawie, na co wskazuje np. ustęp z książki P. H. Serafima pt. „Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr“, który brzmi jak następuje:

„Niedomagania Wisły jako drogi komunikacyjnej dla zaplecza portów p. o. c. można było od dawna usunąć, gdyby była istniała w polskich kołach gospodarczych i rządowych wola do poprawy tego stanu rzeczy. Należy stwierdzić, że polityka gospodarcza Polski nie uważa bynajmniej za pilną rozbudowę śródlądowych dróg wodnych oraz ożywienie ruchu towarowego na Wiśle, gdyż chodzi jej przede wszystkim o popieranie eksportu zamorskiego przez rozbudowę kolei, która może być szybciej i tańszym kosztem osiągnięta“.

Z powyższego można wyciągnąć wniosek, że celem obrony najżywotniejszych interesów

naszego handlu zamorskiego do najpilniejszych zadań obecnej chwili należy dalsza wydatna poprawa zdolności przepustowej portów polskiego obszaru celnego i istniejących dróg komunikacyjnych, możliwie rychłe urzeczywistnienie projektów rozbudowy sieci naszych śródlądowych dróg wodnych, której oś stanowi oczywiście Wisła, wreszcie wzmożenie akcji propagandowej na rzecz portów p. o. c., do której należy również uruchomienie Międzynarodowych Targów Bałtyckich.

Dr Jerzy Adamkiewicz.

Rozwój linij regularnych portu gdyńskiego w roku 1937

Rok w życiu portu jako węzła okrętowych połączeń regularnych, łączących go z całym światem — to bardzo mało. Przynajmniej jeśli tym małym odcinkiem czasu będziemy mierzyć plany większe, sięgające dalej w przyszłość, z rozłożeniem programu, nawet mniejszego, na kilka lat najbliższych.

W sieci połączeń regularnych każdego wielkiego portu morskiego rozróżniać należy linie własne portu lub co najmniej linie pod banderą ojczystą, od linij pod obcymi banderami, łączących port z innymi portami. Zazwyczaj linie własne portu mają w nim dominujące znaczenie i jedynym bodaj wyjątkiem z tej reguły na wodach północnej Europy jest Antwerpia, która za to ma cały kompleks linij obcych, tak rozpoczynających lub kończących podróże swych statków, że Antwerpia się okazuje początkowym lub prawie początkowym portem w podróży wyjściowej i końcowym lub prawie końcowym portem w podróży powrotnej. W ten sposób Antwerpia przez obce linie jest traktowana całkiem na równi z takimi sąsiadami jak Rotterdam, Londyn, Hamburg.

W wypadku Gdyni mamy sytuację zgoła odmienną: przez obce linie dalsze i bezpośrednie Gdynia z konieczności nie jest traktowana na równi z portami dalej ku zachodowi położonymi, a częściowo nawet ze stosowaniem wyższych stawek frachtowych do Gdyni (i Gdańska), traktowanie natomiast Gdyni przez obce linie na równi z portami właściwego Bałtyku nie może jej przynieść korzyści, raczej przeciwnie, może dać straty.

W tych warunkach nie dziw, że rozwój własnych połączeń okrętowych z portami innych krajów ma dla Gdyni wyjątkowe znaczenie. Przy tym Gdynia wolna jest od jakiejkolwiek konkurencji wewnętrznej, gdyż dla wszystkich statków polskich portem macierzystym faktycznie jest Gdynia, tonaż zaś gdański, o ile utrzymuje regularne połączenia z obcymi portami, uprawia zawsze zagraniczną żeglugę nie tylko z Gdańska, lecz i z Gdyni.

Zasadniczo wszystkie linie regularne obce w porcie naszym traktowane są równo, nie tylko między sobą, lecz i z naszymi własnymi liniami. Leży to już w interesie własnego i tranzytowego handlu, którego potrzeby swobodnego wyboru i ekspansji mają prymat przed mniej znaczącymi interesami własnych przedsiębiorstw przewozów morskich. Tak jest w zasadzie: port traktuje równie gościnnie swoich i obcych, ale nie zawsze obce linie mogą go obsługiwać tak jak obsługują swój port macierzysty, oraz jak obsługują Gdynię statki mające ją za port macierzysty, to znaczy statki linij polskich.

Słabym miejscem połączeń pod obcymi banderami jest ich niewystarczające przestrzeganie terminów odjazdów i przyjazdów statków linij regularnych. Te niedokładności są najzupełniej usprawiedliwione koniecznością wyładowania lub ładowania większych partyj towaru w innych portach, brakiem lub małą ilością ładunku w Gdyni, wypadnięciem ładowania lub wyładowania w którymś z obcych portów wskutek strajku, spóźnienie z przyczyn atmosferycznych itp. Trudno, proceder żeglugowy odbywa się w warunkach swobodnej konkurencji i, oczywiście, linie, oparte o inny port macierzysty, nie mogą czynić dla towaru gdyńskiego daleko idących poświęceń.

Linie polskie obsługujące własny i tranzytowy handel przez własny port przestrzegają bardzo ściśle terminów odejścia z Gdyni, jak również w granicach fizycznych możliwości i powrotu do niej. Ma to olbrzymie znaczenie w procesie uszlachetniania obrotu towarowego portu, to znaczy zwiększania przewozów wysokowartościowej drobnicy. W tym sensie linie polskie Gdyni (i Gdańska) są przede wszystkim konkurentami drogi skombinowanej kolejowo-morskiej, a w drodze powrotnej drogi morsko-kolejowej, z wykorzystaniem wielkich portów obcych, mających liczne i terminowe połączenia żeglugowe z całym światem.

Stąd widać, że funkcje linij polskich i obcych w Gdyni są zróżniczkowane, co osłabia wzajemną ich konkurencję, równocześnie stawiając przed liniami polskimi wzmożone i daleko idące zadania na przyszłość. Zadań takich obce linie w znacznej części sobie wcale nie stawiają, kierując się raczej terminami przybliżonymi ruchu, dostosowanymi do chwilowej koniunktury.

Należy stwierdzić, że połączenia liniowe nie zawadzające o dużą ilość większych portów i utrzymujące łączność z Kopenhagą, głównymi portami zachodniej i wschodniej Norwegii, Szwecji zachodniej i wschodniej i południowej Finlandii (wspólna linia polsko-fińska) są ściśle co do terminów, z terminami co prawda najwyżej tygodniowymi.

Na niektórych liniach, nawet dalekich, jak lewantyńska lub bliskich, jak hamburska

ruch jest wystarczająco gęsty, ażeby pokryć sobą dość znaczne „tolerancje“ w przestrzeganiu terminów ruchu. Tak samo punktualny jest rozkład Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej, współpracującej z Polbrytem.

Powyższe w ogólnych zarysach wyjaśnia niezastąpioną rolę pionierską własnych linij żeglugowych w życiu portu gdyńskiego. Obce linie żeglugowe mogą spełniać taką rolę tylko tam, gdzie częstotliwość ruchu już się znacznie podniosła, lub gdzie terminy rozkładu są przestrzegane z dużą skrupulatnością.

Toteż rok 1937 uważać można za rok zwrotny, od którego począwszy regularne linie polskie w wykonaniu planu sięgającego w przyszłość zaczną coraz więcej dominować w ruchu regularnym portu dzięki systematycznemu zwiększaniu terminowości, szybkości i doskonałości przewozów towarów na morzu. Zamówiono bowiem i rozpoczęto budowę nie mniej niż sześciu statków liniowych, w tym czterech dla linij zaoceanicznych, oraz dwóch dla linij bałtyckich. Są to bez wyjątku jednostki, odpowiadające całkowicie wszystkim potrzebom danych linij, nowoczesne, szybkie i ekonomiczne w eksploatacji. Wprowadzanie ich w ruch w ciągu roku bieżącego i częściowo przyszłego zmieni radykalnie obecny „pstry“ obraz na szybko rozbudowujących się polskich liniowych połączeniach Gdyni i Gdańska. Zniknie prawie frachtowany w time czarter tonaż obcy, przewożący towar na rachunek polskich linij, ten tonaż przygodny, często zmieniany, przestarzały i nie wywołujący w obcych portach właściwego przekonania o istnieniu regularnego połączenia z Gdynią, i to jeszcze linii polskiej.

Statki, które będą zastąpione przez nowe jednostki floty handlowej zapewne nie wszystkie zostaną sprzedane, lecz kursować będą jako statki dodatkowe oraz posłużą do rozszerzenia i wzmocnienia niektórych linij.

Zamówienia zrealizowane w roku ubiegłym nadają więc właściwe oświetlenie pracy polskich linij, podczas gdy rozwój faktyczny był jeszcze skromny.

1. Żegluga Polska S. A. uruchomiła linię Gdynia/Gdańsk — porty zachodniej Finlandii, z zawijaniem do Abo (Turku), Mäntyluoto, Wasa i innych portów botnickich w miarę podaży ładunku. Linię utrzymywano jako 14-dniową norweskim time-charterem „Bro“, w końcu roku w związku z zamknięciem botnickich portów skierowano „Cieszyn“ linii południowo-fińskiej również do Abo, „Bro“ natomiast obsługiwał jako dodatkowy linię antwerpijską.

2. Podniesiono banderę polską na motorowcu „Lechistan“, który już przed tym kursował na linii lewantyńskiej Żeglugi Polskiej S. A. i nadal na tej linii pozostał. Ruch towarów na tej linii znacznie się zwiększył.

A oto spis budujących się w roku 1937 statków dla polskich linij regularnych:

1. Z początkiem roku 1937 zamówiono w Finlandii na stoczni Crighton w Turku-Abo motorowce „Oksywie“ i „Rozewie“ o nośności po 1.000 ton DW każdy, o wzmocnieniach przeciwlodowych. Zatrudnione będą na liniach bałtyckich i linii hamburskiej. Termin dostawy: wiosna br.

2. Wiosną ub. roku zamówiono dwa motorowce szybkobieżne dla linii południowo-amerykańskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe, o pojemności 11.500 ton brutto każdy i szybkości drogowej 17 węzłów. Statki będą miały nowoczesne urządzenia na 1.000 pasażerów każdy objętość ładowni 3 razy większą niż na „Pułaskim“, którego pojemność wynosi 6.345 ton brutto, co świadczy o wielkości postępu w budowie statku pasażersko-towarowego i równocześnie usprawiedliwia wybór napędu motorowego. Statki będą miały międzypokłady dla cenniejszych ładunków oraz po jednej ładowni chłodzonej.

Pierwszy statek został zamówiony u Svan, Hunter & Wigham Richerdson w Newcastle on Tyne i będzie oddany w październiku b. roku, drugi — na Nakskov Skibswaerft A. S. w Danii z terminem dostawy w maju 1939 roku.

3. Jesienią ubiegłego roku zamówiło u International Shipbuilding & Engineering Co w Gdańsku towarzystwo G. A. L. Ż. dla eksploatowanej obecnie wyłącznie statkami charterowanymi linii Gdynia — Nowy Jork — porty zatoki Meksykańskiej (Gulfu) dwa motorowce frachtowe o nośności po 6.500 ton DW i wysokiej szybkości drogowej — 16 węzłów, co stawia statki te na równi z najszybszymi statkami nowoczesnych linij frachtowych. Statki będą miały po 12 miejsc pasażerskich. Jako liniowce dla przewozu bawełny statki otrzymują nazwy: „Łódź“ i „Bielsko“.

Reasumując powiedziane wyżej o polskich liniach w roku 1937 można tylko stwierdzić, że okrągło połowa wielkości całkowitej tonażu pływającego na liniach regularnych w tym roku znajdowała się w budowie na stoczniach, i to w okresie wysokich cen na nowy tonaż i trudności zdobycia szybkich terminów dostawy. To porównanie najlepiej świadczy o mierze dokonywanego wysiłku, dla którego przecież podstawą są: bieżąca praca liniowców polskich i widoki ich przewozów na najbliższą przyszłość.

Na liniach, obsługiwanych przez bandery obce w roku sprawozdawczym nie zaszły żadne większe zmiany. Na miejsce zlikwidowanej dawniej już linii szwedzko-norweskiej z Gdyni do Indyj Wschodnich (makler Bergtrans, poprzednio Bergenske Baltic Transports) uruchomiono statkami niemieckiej Hansa Linie kończącymi się na „-fels“ (makler Rothert & Kiłaczycki) 30-dniowe połączenie z portami Tuticorin, Rangoon, Chittagong, Madras i Tantesanturai. Nie wszystkie z tych statków jednak docierały, w braku wystarczającej ilości

ładunku do naszego portu i przyjmowały nasze przesyłki statkami korespondencyjnymi, z przeładunkiem.

Zanotować należy również porozumienie co do wspólnej linii polsko-amerykańskiej ku portom Gulfu pomiędzy Southern States Lines a G. A. L. ż. (makler Polska Agencja Morska), co doprowadziło do zwiększenia częstotliwości ruchu na tej wspólnej „bawełnianej" linii.

Szwedzka Johnson Line zgłosiła ku końcowi roku terminowe odjazdy na linii Gdynia — zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej via kanał Panamski przybył jednakże tylko jeden statek.

Linia Gdynia — Australia pozostawała martwa przez cały rok i dopiero po nowym roku nastąpił odjazd „Meriones" do portów australskich (Polska Agencja Morska).

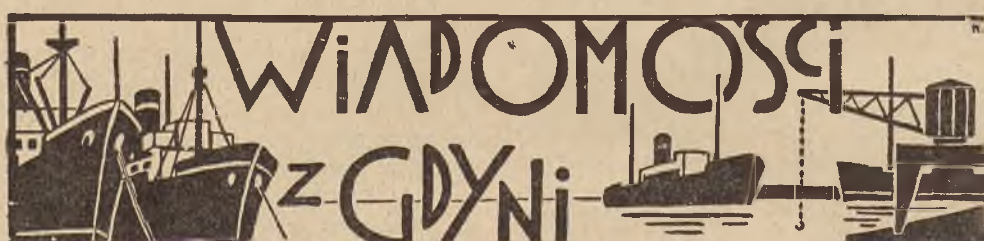
Linia Gdynia — Bristol ostatecznie została zlikwidowana (Bergtrans); statki jej zawijają natomiast po dawnemu do Gdańska. Odjazdy La Generale z Gdyni do portów Lewantu via Antwerpia zostały ostatecznie zwinięte (Rummel & Burton).

Natomiast włoska La Costiera ożywiła latem swe przewozy i rozszerzyła je na porty bałtyckie, przyjmując również ładunki pomiędzy Gdynią a Kłajpedą, Rygą, Tallinem, Helsinkami i Wiipuri; na zimę jednak tę gałąź bałtycką swego połączenia z Bałtykiem zwinęła, wobec czego Gdynia obecnie jest znów punktem końcowym linii. (Makler: Dominante Sp. z o. o.)

Z początkiem roku 1938 powstała nowa linia dwutygodniowa Gdynia — Oslo, przyjmująca ładunki również do innych portów wschodniej Norwegii (Makler T. Gugółka).

Tak zwana „Vore Line", — norweskie statki „Ellavore" i „Bravore", mimo niezgłoszenia stałych urzędowych terminów nadejścia (gdyż jest to linia wyłącznie importowa: Antwerpia i ewent. Bruksela — Gdynia), miała przyjazdy co najmniej 2 razy w miesiącu i tym samym ostatecznie policzona być może do stałych linij Gdyni.

Ubiegły rok, jako rok dobrej koniunktury w żegludze, był dla żeglugi liniowej Gdyni korzystny. *KLT.*



OBROTY ZAMORSKIE PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1937.

(Analiza szczegółowa)

W numerze Biuletynu z dnia 15 stycznia rb. podany został ogólny przegląd obrotów zamorskich portu w 1937 roku. Obecnie, podobnie jak w roku zeszłym, uważamy za wskazane, obroty te poddać analizie szczegółowej.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w wysokości *9.006.176,3 ton* przewyższających o 16,3% obroty zamorskie portu w 1936 roku (7.742.945,9 ton) złożył się *przywóz zamorski* w wysokości *1.718.003,7 ton* oraz *wywóz zamorski — 7.288.172,6 ton.* Zaznaczyć należy, że od 1934 r. średnie tempo wzrostu rocznych obrotów portu wahało się w granicach 3%—4%. Rok miniony dzięki swoim poważnym czterokrotnie wyższym wzrostem jest nie tylko rekordowym w dotychczasowej pracy portu, ale również nie notowanym przez żaden z większych portów Bałtyku. Wzrost ten obroty portu zawdzięczają nie tylko, jak za lat ubiegłych wzrostowi wywozu wytworów mineralnych, ale również wzmożonym obrotom importu zamorskiego, który w 1937 roku (1.718.003,7 ton) wykazuje poważny 28,6%-owy wzrost w porównaniu z importem zamorskim w 1936 roku (1.335.455,7 ton).

W ostatnich paru latach import zamorski w porcie gdyńskim wykazuje szczególne ożywienie. Ilustrację tego stanu daje następujące zestawienie:

Import zamorski (tony)

Rok	1937	— 1.718.003,7	ton	—	wzrost	28,6%
„	1936	— 1.335.455,7	„	—	„	20,1%
„	1935	— 1.111.844,3	„	—	„	12.1%
„	1934	— 991.545,-	„	—	„	13,8%

Wzrost ogólnego importu zamorskiego w roku minionym spowodowany został przede wszystkim wzmożeniem importu w grupie metali i wyrobów z nich oraz wytworami pochodzenia mineralnego. Obie te grupy zawierają podstawowe surowce hutnicze oraz szeregu związanych z nimi przemysłów metalowych. Na pierwszym miejscu należy wymienić tu *złom żelazny.* W roku 1937 importowano go rekordową ilość *677.948 ton.* W porównaniu z 446.886 ton złomu, przywiezionego w 1936 r. stanowi to poważny ok. 51%-owy wzrost.

Zwiększył się również bardzo poważnie udział złomu żelaznego w imporcie zamorskim portu z 33% (1936 r.) na przeszło 39% (1937 r.) Jest to jeden z pierwszych artykułów importu zamorskiego w porcie gdyńskim, gdyż rozpoczęty już w 1928 r. a o wielkości tego importu może najdobitniej świadczy przeszło 100%-owy wzrost w okresie ostatnich dwóch lat. Trud-

ności na rynkach złomowych występowały nadal i w roku ubiegłym. Konieczność utrzymania nie tylko starych rynków nabycia, ale w ślad za wzrostem potrzeb hutnictwa krajowego zdobycia nowych zmuszało polskich importerów do przerzucenia swych poszukiwań na rynki zamorskie. Rezultatem tego było zwiększenie się krajów, z których w roku ubiegłym importowaliśmy złom żelazny z 20 (w 1936 r.) na 27 (w 1937 r.) Zmieniła się również lista najpoważniejszych dostawców złomu żelaznego. O ile w 1936 roku importowaliśmy najpoważniejsze ilości złomu żelaznego z takich krajów europejskich, jak: Belgii, Holandii, Francji, Anglii, Danii, Szwecji, to już w 1937 roku porządek ten zmienia się. Importujemy bowiem złom żelazny przede wszystkim ze Stanów Zjedn. Am. P., Holandii, Anglii, Danii, Belgii, a nawet z Marokka Fr., Francji, Kuby itp.

Drugim niezmiernie ważnym surowcem hutnictwa, odgrywającym równie doniosłą rolę w porcie gdyńskim są rudy. W roku minionym importowano ich przez port gdyński 168.489 ton, wykazując ok. 23%-owy wzrost w porównaniu z 1936 rokiem (136.817 ton). Jeżeli chodzi o podział ich, to importowano w 1937 roku (w nawiasie dane za 1936 r.): rud żelaznych — 80.912 t. (72.247 t.), rud manganowych — 13.999 t. (27.135 t.), rud cynkowych — 23.122 t. (2.668 t.), rud ołowianych — 1.666 t. (brak), rud chromowych — 5.401 t. (3.658 t.), oraz nieznanych bliżej rud różnych i wypałków pirytowych — 43.389 t. (30.108 t.) Najpoważniejszymi dostawcami tych rud były kraje: rudy żelazne — Szwecja, Norwegia, Marokko Hiszpańskie, Sierra Leonè, Francja, itd., rudy manganowe — Rosja sowiecka, rudy cynkowe — Stany Zjedn. Am. P., Meksyk, Anglia i Belgia, rudy ołowiane — Alger i Belgia, rudy chromowe — Niemcy, Belgia, Holandia i Unia Południ. Afr. oraz rudy różne i wypałki pirytowe — Holandia, Szwecja, Anglia, Z. S. R. R., Finlandia, Francja i Łotwa. Dominującym portem przeładunkowym dla rud importowanych jest nadal Gdańsk. W roku sprawozdawczym port gdański przeładował ich prawie że sześć razy tyle co port gdyński. Gros tych rud kieruje się nadal tranzytem przede wszystkim do Czechosłowacji.

Niewątpliwie duże znaczenie w imporcie towarów masowych w porcie gdyńskim mają surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: fosforyty i żużle Thomasa. Obie te pozycje najściślej związane z poprawą rolnictwa wykazują wzrost importu, przy czym fosforyty o przeszło 14% (145.392 ton wobec 127.351 t. w 1936 r.), a żużle Thomasa o przeszło 68% (64.862 ton wobec 38.536 ton w 1936 r.) O ile ilość importowanych fosforytów (145.392 ton) jest rekordową w dotychczasowych obrotach, datujących się od 1928 r., to import żużli Thomasa (64.862 ton) daleko odbiega od najlepszych dotychczasowych wyników, osiągniętych w 1929 roku (134.203 ton). W grupie towarów masowych już od 1930 roku występują piryty. Ten podstawowy surowiec w przemyśle hutniczym i chemicznym (kwas siarkowy) w przeważnej mierze przeładowywany jest w porcie gdańskim.

W roku sprawozdawczym przez port gdyński importowano pirytów 29.306 ton, przy czym w porównaniu z 1936 rokiem (14.673 ton) jest to wzrost o ok. 99%. Mimo tak poważnego wzrostu import ten daleki jest od rekordowych wyników z 1934 roku (67.038 ton). Ubiegły rok przyniósł pewne zmiany w dostawcach tego surowca. W zamian Francji, z której głównie importowano w latach poprzednich w 1937 roku występują nowi dostawcy: Norwegia i Szwecja. Import z Hiszpanii wzrósł prawie że dwukrotnie.

Ogólny import zamorski tych pięciu towarów masowych (złom, rudy, piryty, fosforyty i żużle Thomasa) wyniósł w liczbach absolutnych w r. sprawozdawczym — 1.085.998 ton, wykazując poważny ok. 42%-owy wzrost w porównaniu z analogiczną grupą w 1936 r. (764.263 ton).

Celem lepszego odzwierciedlenia pracy obu portów p. o. c. dobrą ilustracją będzie liczba 1.239.961 ton analogicznych towarów masowych (plus nieznaczne ilości węgla kam. i bunkrowego) importowanych w porcie gdańskim w 1937 roku, co stanowi w porównaniu z 1936 rokiem (772.090 ton) wzrost o ok. 61%. Jeżeli chodzi o udział procentowy towarów masowych w ogólnym imporcie zamorskim, to w 1937 roku wyniósł on w porcie gdyńskim — 63,2%, w porcie gdańskim zaś — 81,8%.

Przechodząc z kolei do omawiania importu drobnicy mniejszej ilościowo, natomiast bardziej cennej dla pracy portu i żeglugi na pierwszym miejscu uwzględnić należy surowce włókiennicze. Spośród tej grupy najpoważniejszą rolę odgrywa bawełna surowa. W roku minionym uzyskano tu nowy rekord. Import bawełny surow. w 1937 r. wyniósł bowiem 93.013 t., wobec 91.761 t. w 1936 r. We wzroście tym partycypują niewątpliwie ładunki bawełny tranzytowej, przeznaczonej przede wszystkim dla Czechosłowacji. Poza bawełną surową wzrósł import odpadków bawełny (2.506 t. wobec 2.056 ton w 1936 roku), lnu i konopi z 200 ton (1936 r. na 394 ton w 1937 roku, pakuł, przędzy lnu, konopi, sizalu itp. ze 141 t. (1936 r.) na 310 ton w 1937 r., worków oraz szmat z 13.662 ton (1936 r.) na 16.019 ton w 1937 roku.

Podobnie jak i w ogólnym handlu zagranicznym R. P. zmniejsza się import wełny surowej. Po rekordowych rezultatach w 1936 roku (25.035 ton) rok sprawozdawczy przynosi poważny ok. 26%-owy spadek importu zamorskiego wełny w porcie gdyńskim (19.785 ton w 1937 r.) Spadek ten łączy się przyczynowo z akcją Rządu popierania produkcji krajowych surowców włókienniczych. Z akcją tą (popieranie wytwórczości worków lnianych)

łączy się również ok. 21%-owy spadek importu juty (12.569 ton wobec 15.810 ton w 1936 r.)

Również zmniejszył się import odpadków wełny z 1.105 ton (1936 r.) na 823 ton w 1937 r. Spośród półfabrykatów względnie fabrykatów włókienniczych zmniejszył się import przędzy wełnianej (305 ton wobec 468 ton w 1936 r.), tkanin (901 ton wobec 1.370 ton w 1936 r.) oraz przędzy bawełnianej i nici (2.077 ton wobec 2.210 ton).

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje nieznaczny 8%-owy wzrost importu zamorskiego (178.962 ton wobec 165.743 ton w 1936 roku).

Najpoważniejszą pozycję stanowią tu od szeregu lat nasiona oleiste. Po załamaniu się importu w roku 1936 rok sprawozdawczy przynosi ok. 21%-owy wzrost (50.814 ton wobec 41.776 ton w 1936 r.) Pomimo znacznej poprawy liczba ta odbiega jeszcze od ostatnich rekordowych wyników importu nasion oleistych w 1934 roku (81.798 ton).

Import owoców świeżych wykazuje poważny ok. 22%-owy wzrost (47.741 ton wobec 39.252 ton w 1936 roku). Po poważnym załamaniu się tego importu w 1936 roku wyniki 1937 roku różnią się jeszcze bardzo poważnie od najlepszych dotychczasowych rezultatów z 1935 roku (68.889 ton). W roku ubiegłym zmniejszył się przywóz zamorski: jabłek świeżych (5 ton wobec 621 ton w 1936 r.), winogron (51 ton wobec 161 ton), oraz bananów (2.019 ton wobec 2.232 ton w 1936 r.)

Bardzo poważnie zwiększył się natomiast przywóz pomarańcz i mandarynek (32.051 ton wobec 26.723 ton w 1936 roku) oraz cytryn (13.582 ton wobec 9.322 ton w 1936 r.) Hiszpania, jeden z najpoważniejszych dostawców pomarańcz na rynek polski w latach ubiegłych, na skutek trwającej nadal wojny domowej, musiała bardzo poważnie ograniczyć swój eksport. W roku ubiegłym miejsce jej, jako największego dostawcy pomarańcz na rynek polski zajęła Palestyna. Coraz częściej występuje tu również jako kraj pośredniczący w imporcie tych owoców Dania. W imporcie cytryn w roku minionym najdonioślejszą rolę odgrywały Włochy.

Import orzechów i migdałów wykazał poważny ok. 79%-owy wzrost (1426 ton wobec 796 ton w 1936 r.) podobnie jak i konserw owocowych (155 ton wobec 77 ton w 1936 r.) Z innych produktów kolonialnych zwiększył się import herbaty (1.454 ton wobec 1.388 ton w 1936 r.) i korzeni (1.285 ton wobec 1.199 ton w 1936 r.) Jedynym prawie dostawcą herbaty jest Anglia, korzeni zaś Holandia.

Zwiększa się również import roślin i materiałów roślinnych (1.019 t. wobec 908 ton w 1936 r.)

Odgrywająca ważką rolę w przemyśle włókienniczym i chemicznym żywica, wykazuje ok. 30%-owy wzrost importu (7.474 ton wobec 5.730 t. w 1936 r.)

Spośród wytworów pochodzenia rolniczego zmniejszył się przywóz nasion różnych o 938 ton (575 t. wobec 1.513 ton w 1936 r.), owoców suszonych (5.685 ton wobec 5.889 ton w 1936 r.) oraz ryżu surowego o ok. 5% (46.773 ton wobec 49.828 ton w 1936 r.) Na podkreślenie zasługuje spadek importu ryżu, artykułu związanego z portem gdyńskim już od 1927 r. (powstanie „Łuszczarni Ryżu"), który po rekordowych wynikach w 1931 roku (75.286 t.) i nieznacznych wahaniach in plus w poszczególnych latach wykazuje stałą tendencję spadku.

Z innych artykułów kolonialnych podobnie jak w Handlu Zagranicznym R. P. zmniejsza się przywóz kawy (4.136 t. wobec 6.634 t. w 1936 r.) oraz kakao (5.853 t. wobec 6.417 t. w 1936 r.), *wykazujące zresztą poważny ok. 50%-owy wzrost wartości.*

W grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego najpoważniejszą pozycję stanowią śledzie świeże i solone. Od początku swego powstania t. j. od 1931 r. import ten jest na najlepszej drodze rozwoju. W roku 1937 importowano śledzi świeżych — 10.702 t. (7.720 t. w 1936 r.) oraz śledzi solonych — 38.269 t. (33.964 t. w 1936 r.) Import ten w porównaniu z 1936 r. wykazuje poważny ok. 18%-owy wzrost. Rezultaty te są wynikiem nie tylko odpowiednich wyposażeń technicznych portu gdyńskiego (np. chłodnie) ale i doskonale rozwijających się własnych połowów dalekomorskich.

Zwiększył się również import jelit (1.214 t. wobec 929 t. w 1936 r.) oraz albuminy, żółtka, kazeiny itp. (465 t. wobec 445 t. w 1936 r.)

Spośród pozycyj drobnicowych pochodzena mineralnego wzrasta import azbestu, materiałów szlifierskich, magnezytu i smoły. Zmniejsza się natomiast przywóz olei (2.132 t. wobec 2.181 t.), smarów (473 t. wobec 832 t. w 1936 r.) i asfaltu (2.349 t. wobec 3.728 t. w 1936 r.)

Cała grupa wosków oraz tłuszczów i olejów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego wykazuje bardzo nieznaczny wzrost. Ten aczkolwiek nieznaczny wzrost grupy zawdzięczać należy wyłącznie pozycji tranu (5.705 t. wobec 3.187 t. w 1936 r.) oraz wosku. Zmniejszył się natomiast w stopniu bardzo poważnym import tłuszczów i olejów roślinnych (3.931 t. wobec 5.283 t. w 1936 r.) oraz w nieco mniejszym stopniu tłuszczów i olejów zwierzęcych (12.923 t. wobec 14.000 t. w 1936 r.) Po rekordowych wynikach w 1936 r. importu tłuszczów roślinnych (5.282 t.) oraz zwierzęcych (14.000 t.), pozycje te nie mają przed sobą widoków większego wzrostu.

Z całej grupy przetworów spożywczych i tytoniu, wykazującej stosunkowo poważny wzrost najlepsze rezultaty daje import tytoniu, zwiększając się o ok. 59% (3.830 t. wobec 2.413 t. w 1936 r.) oraz napojów alkoholowych i innych (1.290 t. wobec 1.094 t. w 1936 r.) W

roku sprawozdawczym wzrasta również import ryb wędzonych, suszonych oraz konserw rybnych.

Spośród przetworów chemicznych wzrasta przede wszystkim import siarki (5.367 t. wobec 4.602 t. w 1936 r.) oraz farb (1.014 t. wobec 461 t. w 1936 r.) Na zniżkowym poziomie kształtuje się natomiast przywóz przetworów chemicznych (2.840 t. wobec 3.307 t. w 1936 r.) i garbników (13.027 t. wobec 18.943 t. w 1936 r.) W roku minionym ustał zupełnie import tranzytowy w przeważnej mierze soli potasowej.

Podobnie, jak garbników załamał się w roku sprawozdawczym import skór, wykazując spadek o ok. 9% (27.625 t. wobec 30.596 t. w 1936 r.) Import obu tych surowców rozpoczął się w porcie gdyńskim już w 1930 roku, osiągając najlepsze swoje rezultaty dla skór w 1934 r. (30.782 t.) oraz dla garbników w 1936 r. (18.943 t.) Na dalszy rozwój importu tych surowców, a zwłaszcza skór wpłynie uznanie Gdyni, jako portu arbitrażowego dla skór.

Import kauczuku w roku minionym wykazuje poważny ok. 21%-owy wzrost (6.834 t. wobec 5.610 t. w 1934 r.) Import ten, powstały w 1931 r., osiągając największe swoje natężenie w 1934 r. (7.977 t., odznacza się ostatnio stałymi wahaniami in plus względnie in minus.

Bardzo poważny natomiast, gdyż przeszło 100%-owy wzrost importu wykazują wyroby gumowe (2.177 t. wobec 1.020 t. w 1936 r.)

Import papieru i makulatury znowu osiąga swoje rekordowe wyniki, wykazując nader poważny ok. 40%-owy wzrost (20.974 t. wobec 14.969 t. w 1936 r.), podobnie zresztą, jak i celulozy (11.429 t. wobec 8.133 t. w 1936 r.) Oba te artykuły odgrywają od szeregu lat poważną rolę w tranzycie morskim portu gdyńskiego. Gros makulatury i celulozy w roku ubiegłym importowane było ze Szwecji. Jeżeli chodzi o porównanie ilości importowanej makulatury i papieru, to stosunek ten wyraża się jak 5 (makulatura) i 1 (papier). W roku 1937 importowano np. makulatury — 17.797 t., papieru zaś — 3.175 t. Import papy i tektury wykazuje nieznaczny spadek (400 t. wobec 425 t. w 1936 r.)

Cała grupa metali wykazuje poważny wzrost importu. Tak np. zwiększył się przywóz metali różnych t. j. ołowiu, aluminium, hideminium, niklu itp. o przeszło 50% (3.327 t. wobec 2.224 t. w 1936 r.), żelaza surowego o ok. 84% (8.831 t. wobec 4.759 t. w 1936 r.) Z innych niemniej cennych metali zwiększył się przywóz miedzi o przeszło 45% (18.721 t. wobec 12.883 t. w 1936 r.), cyny o ok. 15% (1.799 t. wobec 1.554 t. w 1936 r.), oraz cynku o ok. 49% (424 t. wobec 275 t. w 1936 r.)

Zmniejszył się natomiast przywóz wyrobów żelaznych i metalowych (3.144 t. wobec 3.922 t. w 1936 r.), maszyn, aparatów i części (3.035 t. wobec 4.940 t. w 1936 r.)

Dobrze się nadal rozwija, świadcząc o postępach motoryzacji w głębi kraju, import samochodów, motocykli oraz ich części (5.292 t. wobec 1.462 t. w 1936 r.)

Reasumując ten przegląd importu drobnicy w 1937 roku, wyrażający się liczbą 632.006 ton wobec 571.193 ton w 1936 roku, należy podkreślić jego ok. 11%-owy wzrost. Udział drobnicy w ogólnym imporcie zamorskim w porcie gdyńskim *zmniejszył się* z 42,8% (1936 r.) na 36,8% (1937 r.) Źródła tego szukać należy w poważnym tempie wzrostu importu surowców masowych.

Kształtowanie się importu zamorskiego w 1937 r. w porównaniu z 1936 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie.

IMPORT (tony)

	Rok 1937	*Rok 1936*
Nasiona różne	575	1.513
nasiona oleiste	30.814	41.776
ryż surowy	46.773	49.828
owoce świeże	47.741	39.252
owoce suszone	5.685	5.889
konserwy owocowe	155	77
orzechy i migdały	1.426	796
kawa	4.136	6.634
herbata	1.454	1.388
kakao	5.853	6.417
rośliny i mater. roślinne	1.019	908
korzenie	1.285	1.199
żywica	7.474	5.730
śledzie świeże	10.702	7.720
śledzie solone	38.269	33.964
rudy różne i wypałki pirytowe	168.489	136.817
piryty	29.306	14.673
oleje	2.132	2.181
smoła i smary	524	860
asfalt	2.349	3.728
tłuszcze i oleje roślinne	3.951	5.283
tłuszcze zwierzęce surowe	12.923	14.000
tran	5.705	3.187
napoje alkoholowe i inne	1.290	1.094
tytoń	3.830	2.415
siarka	5.367	4.602
przetwory chemiczne	2.840	3.307
farby	1.014	461
garbniki	13.027	18.943
fosforyty	145.392	127.351
żużle Thomasa	64.862	38.536
sól potasowa	—	3.071
skóry	27.625	30.596
wełna	19.785	25.035
odpadki wełniane	824	1.005
przędza wełniana	306	467
bawełna	93.013	91.761
odpadki bawełny	2.506	2.056
przędza bawełniana	2.079	2.210
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	828	915
juta	12.569	15.810
szmaty	16.020	13.661
kauczuk	6.834	5.610

wyroby gumowe	2.177	1.020
papier i makulatura	20.974	14.969
papa i tektura	400	425
celuloza	11.429	8.153
żelazo surowe	8.831	4.759
metale różne	3.327	2.224
złom żelazny	677.948	446.886
miedź	18.721	12.885
cyna	1.799	1.554
cynk	424	275
wyroby żelazne i metalowe	3.144	5.922
maszyny, aparaty i części	6.195	6.259
części wagonów i lokom.	3.035	4.940
samochody, motocykle i części	5.292	1.462
różne	85.557	50.997
Razem	1.718.004	1.335.456

Wywóz zamorski w roku sprawozdawczym (7.288.172,6 t.) wykazuje 13,7%-owy wzrost w porównaniu z 1936 r. (6.407.490,2 t.) Podobnie jak w dziedzinie importu rok sprawozdawczy przynosi bardzo poważne, gdyż ok. 4-krotne wzmożenie się tempa wywozu. O ile w latach 1935—1936 średnie tempo wzrostu wywozu wahało się w granicach 1%—3%, to rok 1937 wnosi tu gruntowną zmianę, co ilustruje zestawienie:

Eksport zamorski (tony)

Rok 1937	— 7.288.172,6	ton	— wzrost	13,7%
„ 1936	— 6.407.490,2	„	— „	0,7%
„ 1935	— 6.362.599,5	„	— „	2,6%
„ 1934	— 6.200.367,9	„	— „	17,8%

Od szeregu lat dominującym czynnikiem eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim są towary masowe: węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks oraz drzewo (tarcica i kopalniaki).

Po załamaniu się eksportu węgla w 1936 roku rok sprawozdawczy przynosi rekordowe wyniki. Eksportowano węgla kamiennego przez port gdyński w roku ubiegłym 5.560.207 ton, wykazując poważny 13,3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z eksportem w 1936 roku (4.905.613 ton). Nawet w stosunku do najlepszych dotychczas wyników w 1934 roku (5.160.169 ton) stanowi to wzrost o 400.038 ton. Duży wpływ na wzmożenie się tego eksportu wywarło zawarcie w roku ubiegłym porozumienia węglowego polsko - angielskiego — no i pewne przegrupowanie, jakie zaszły na rynkach odbiorczych. Tak np. eksport węgla do Belgii wzmógł się o ok. 50%, do Łotwy — o ok. 100%. Poza tym zwiększyły się wysyłki węgla: do Algeru, Danii, Egiptu, Estonii, Finlandii, Francji, Holandii, Norwegii, Portugalii i Senegalu Fr. Zjawili się nowi odbiorcy, jak Indie Holenderskie Wsch. oraz Turcja. Zmniejszyły się natomiast wysyłki węgla do Gibraltaru, Grecji, Jugosławii, Syrii, Szwajcarii, Szwecji, Tunisu i Włoch. Ustał eksport węgla do Islandii, Rumunii i Wenezueli. Niewątpliwie duże znaczenie w przegrupowaniach tych miała tocząca się wojna domowa w Hiszpanii i wypływające stąd częstokroć poważne utrudnienia w żegludze śródziemnomorskiej.

Analogicznie do wzrostu ilości statków zawijających do portu gdyńskiego zwiększa się też stale ilość statków bunkrujących. Stąd poważny przeszło 52%-owy wzrost eksportu węgla bunkrowego (611.582 ton wobec 401.573 ton w 1936 r.) Dużą rolę we wzroście eksportu tego artykułu odegra zapewne statek „pływająca stacja bunkrowa" f. „Polskarob". uruchomiona w końcu 1937 roku.

Eksport koksu po rekordowych wynikach w 1936 r. w roku sprawozdawczym załamał się, wykazując nieznaczny 0,6%-owy spadek wywozu (234.646 t. wobec 236.182 t. w 1936 r.) Pomimo spadku wzgl. zaniku eksportu koksu do takich krajów, jak: Argentyna, Grecja, Holandia, Islandia, Jugosławia, Portugalia, Syria i Tunis, podkreślić należy wzmożenie się wywozu do: Finlandii, Szwecji i Włoch oraz ukazanie się nowego odbiorcy Australii.

Najpoważniejsza pozycja w eksporcie grupy drzewa tarcica uległa w roku sprawozdawczym poważnemu załamaniu się, wykazując poważny ok. 44%-owy spadek wywozu (149.243 t. wobec 265.629 t. w 1936 r.) co jest tym bardziej znamienne, że w Gdańsku eksport wzrósł poważnie.

Dobra koniunktura w górnictwie angielskim wywarła poważny wpływ na ok. 4-krotny wzrost wywozu kopalniaków w porcie gdyńskim. W 1937 roku wywieziono ich 70.966 ton wobec 18.957 ton w 1936 r.

Eksport tych pięciu towarów masowych (węgiel kamienny, bunkrowy, koks, kopalniaki i tarcica w 1937 roku wyniósł 90,9% ogólnego eksportu zamorskiego portu. Udział tej grupy towarów pozostaje bez zmian od 1936 r. stanowiąc prawie że 91% ogólnego eksportu, towary te wywierają naturalnie decydujący wpływ na cały eksport zamorski.

W liczbach absolutnych eksport towarów masowych wyniósł w 1937 roku 6.626.643 ton wobec 5.827.954 ton w 1936 roku, wykazując 13,7%-owy wzrost, a więc taki sam jak i ogólnego eksportu zamorskiego.

Kształtowanie się eksportu zamorskiego w 1937 r. w porównaniu z 1936 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1937	*Rok 1936*
Zboże	92	543
strączkowe	765	946
mąka ryżowa	4.857	4.404
mąka	285	550
mąka pastewna	507	3.596
ryż wyłuszczony	1.039	4.119
słód	20.757	27.460
owoce świeże	650	857
kons. owocowe	30	51
nasiona i rośliny	3.516	7.105
szynki i inne peklowane	5.198	1.097
bekony	19.982	18.720

drób i ptactwo bite	1.212	1.863
jaja	20.020	22.765
masło	6.549	11.369
cement	11.603	13.330
sól kuch. i przemysł.	2.974	1.730
węgiel kamienny	5.560.207	4.905.613
węgiel bunkrowy	611.582	401.573
koks	234.646	236.182
oleje i parafina	235	120
tłuszcze zwierzęce	2.993	6.143
przetwory mięsne	23.758	15.874
cukier	45.494	62.161
napoje alkoholowe	160	88
spirytus	6	97
makuchy	10.026	16.643
melasa	4.572	5.410
otręby	1	2.237
wytłoki buraczane	2.818	4.827
soda	4	2.142
salmiak	857	554
karbid	1.568	2.755
farby	147	81
mączka kostna	2.543	1.908
biel cynkowa	6.035	4.423
sól potasowa	8.265	4.099
saletra	110	5.537
siarczan amonu	46.653	17.008
skóry	2.369	994
tkaniny	7.130	7.646
bawełna i odpadki	4.669	2.710
bale i słupy, kopalniaki	70.966	18.957
drzewo tarte	149.243	265.629
wyroby z drzewa	7.358	6.725
klepki	775	945
dykty i forniery	16.962	15.372
meble gięte	5.406	4.986
wyroby koszykarskie	926	1.046
papier	5.256	7.612
papa i tektura	3.173	2.495
celuloza	4.223	11.948
żelazo surowe	8.325	7.212
żelazo handlowe	85.063	94.197
metale różne	1.953	734
wyroby żelazne i metal.	26.252	19.167
szyny kolejowe	45.726	8.562
rury żeliwne i żelazne	34.736	25.962
cynk	18.217	13.654
blacha cynkowa	5.125	6.277
różne	121.604	71.682
Razem	7.288.173	6.407.490

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje stosunkowo poważny spadek wywozu. Jedną z nielicznych pozycyj wzrastających jest mąka ryżowa. Eksport jej wzmógł się z 4.404 ton (1936 r.) na 4.857 ton (1937 r.) Zmniejszył się natomiast wywóz zboża eksportowanego i tak w niewielkich ilościach (92 t. wobec 543 t. w 1936 r.), strączkowych (765 t. wobec 946 t. w 1936 r.), mąki wszelkiej (285 t. wobec 550 t. w 1936 r.), bardzo poważnie mąki pastewnej (507 t. wobec 3.596 t. w 1936 r.), ryżu wyłuszczonego (1.039 t. wobec 4.119 t. w 1936 r.), słodu (20.757 t. wobec 27.460 t. w 1936 r.), owoców świeżych (650 t. wobec 857 t. w 1936 r.), konserw owocowych (30 t. wobec 51 w 1936 r.), nasion i roślin (3.516 ton wobec 7.103 ton w 1936 r.) oraz ziemniaków (9.084 t. wobec 14.321 t. w 1936 r.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy spadek eksportu słodu do najpoważniejszego odbiorcy, Stanów Zjedn. Am. P. Poważny spadek reeksportu ryżu wyłuszczonego łączy się z zanikiem eksportu tego artykułu do Rosji Sowieckiej. Bardzo poważny spadek eksportu ziemniaków do Anglii musiał wpłynąć również na ogólny eksport tego artykułu.

W grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego zwraca uwagę poważny ok. 5-krotny wzrost wywozu szynek i innych peklowanych (5.198 t. wobec 1.097 ton w 1937 r.) Wzrost ten zawdzięczać należy dwom najpoważniejszym odbiorcom zagranicznym: Stanom Zjedn. Am. P. i Anglii. Równie niezłe rezultaty daje eksport bekonów, wykazując nieznaczny 0,6%-owy wzrost wywozu (19.982 t. wobec 18.720 t. w 1936 r.) Rezultaty te jednakże bardzo poważnie odbiegają od ostatnich rekordowych wyników wywozu bekonów w 1932 r. (51.878 ton). Zjawisko to łączy się z poważną konkurencją na rynku angielskim bekonów duńskich, a nawet ostatnio estońskich i łotewskich.

Analogiczne wpływy działają również i na eksport szeregu innych produktów hodowlanych. Po ostatnich rekordowych wynikach w 1936 r. (1.863 t.) zmniejszył się bardzo poważnie w roku sprawozdawczym eksport drobiu i ptactwa bitego 1.212 t.)

Podobnym wahaniom in minus ulega również eksport jaj (20.020 t. wobec rekordowych 22.765 ton w 1936 r.) i masła (6.549 ton wobec 11.369 ton w 1936 r.) Najpoważniejszym odbiorcą obu tych artykułów jest nadal Anglia.

W roku sprawozdawczym zmniejszył się również bardzo poważnie eksport słoniny, smalcu itp. tłuszczów zwierzęcych (2.993 t. wobec 6.143 ton w 1936 r.), kierowanych również w przeważnej mierze na rynek angielski.

Doskonale natomiast rozwija się eksport przetworów mięsnych (konserw), wykazując poważny ok. 50%-owy wzrost (23.758 ton wobec 15.874 ton w 1936 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami są tu Stany Zjednoczone Am. P. i Anglia.

Równie doskonałe rezultaty daje eksport przetworów warzywnych, wykazując przeszło dwukrotny wzrost wywozu (4.072 ton wobec 1.992 ton w 1936 r.)

Niemal że wszystkie pozostałe pozycje z grupy przetworów spożywczych wykazują spadek.

Do najpoważniejszych na terenie portu gdyńskiego należy niewątpliwie cukier. Po najlepszych rezultatach eksportu, osiągniętych w 1931 r. (115.529 t.) cukier wykazuje stałą tendencję spadku. W roku sprawozdawczym spadek wywozu cukru wyniósł ok. 26% (45.494 ton wobec 62.161 ton w 1936 r.) Spadek ten

łączy się przyczynowo ze wzrostem konsumcji w kraju i dążnościami do zmniejszania deficytowego wywozu.

Poważny spadek wywozu makuchów (10.026 ton wobec 16.643 ton w 1936 r.) łączy się ze zmniejszeniem wysyłek do Danii.

Eksport melasy, kierowany jedynie do Stanów Zjednoczonych Am. P. zmniejszył się stosunkowo nieznacznie (4.572 t. wobec 5.410 t. w 1936 r.

Podobnie rzecz się ma z otrębami, których eksport w roku sprawozdawczym niemal że ustał (0,4 t. wobec 2.237 t. w 1936 r.)

Analogiczny artykuł, jak melasa, wytłoki buraczane wykazują poważny ok. 50%-owy spadek wywozu (2.818 t. wobec 4.827 ton w 1936 roku).

Spośród towarów drobnicowych pochodzenia mineralnego zwraca uwagę poważny ok. 73%-owy wzrost wywozu soli kuchennej i przemysłowej (2.974 t. wobec 1.730 t. w 1936 roku), kierowanej w przeważnej mierze do Szwecji i Holandii.

Zmniejszył się natomiast wywóz cementu o ok. 13% (11.603 t. wobec 13.330 t. w 1936 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami cementu w roku 1937 były: Norwegia, Islandia, Unia Połud. Afr. oraz Brazylia.

Z przetworów chemicznych od szeregu lat w porcie gdyńskim najdonioślejszą rolę odgrywa siarczan amonu, kierowany przede wszystkim do krajów Dalekiego Wschodu: Japonii i Chin. Rok sprawozdawczy w eksporcie siarczanu amonu przynosi poważny ok. 3-krotny wzrost (46.653 t. wobec 17.008 t. w 1936 r.) niewiele się różniący od ostatnich rekordowych rezultatów wywozu w 1932 r. (47.870 t.)

Po siarczanie amonu poważną pozycję eksportu stanowi sól potasowa, pochodzenia w przeważnej mierze tranzytowego. W roku minionym eksport soli potasowej wzmógł się o przeszło 100% (8.265 ton wobec 4.099 ton w 1936 r.)

Eksport bieli cynkowej datuje się już od 1931 r. W roku sprawozdawczym osiąga on rekordowe wyniki (6.035 t.), wykazując około 50%-owy wzrost w porównaniu z 1936 r. (4.423 t.) Wśród licznego szeregu odbiorców bieli cynkowej do najpoważniejszych zalicza się: Brazylia, Szwecja, Argentyna, Indie Bryt., Indie Hol. Wsch., Holandia i Finlandia.

Zwiększa się również eksport salmiaku (837 t. wobec 554 t. w 1936 r.), eksport farb (147 t. wobec 81 t. w 1936 r.) oraz mączki kostnej (2.543 t. wobec 1.908 t. w 1936 r.)

Dość późno rozpoczęty eksport sody (w 1933 r.) w roku sprawozdawczym ulega poważnemu zahamowaniu (4 t. wobec 2.142 t. w 1936 r.) Po rekordowych rezultatach w 1936 roku (2.735 t.) zmniejszył się również bardzo poważnie eksport karbidu (1.568 t.)

Bardzo nikłe wyniki daje również eksport saletry, wykazując w roku sprawozdawczym poważny spadek (110 t. wobec 5.537 t. w 1936 roku).

Podkreślić natomiast należy ukazanie się nowego reeksportu w porcie gdyńskim. Artykułem tym są garbniki. Rok sprawozdawczy przynosi tu ok. 50%-owy wzrost tego reeksportu, kierowanego w przeważnej mierze do Łotwy, Litwy i Finlandii.

Dobrze rozwija się również eksport skór (2.369 ton wobec 994 ton w 1936 r.)

Eksport tkanin uległ nieznacznemu załamaniu (7.130 t. wobec 7. 646 t. w 1936 r.) Jest to jeden z nielicznych artykułów naszego eksportu, zasięgiem swoim obejmujący niemal wszystkie części świata.

Do takich artykułów należą również meble gięte oraz dykty i forniery. Rok sprawozdawczy przynosi dla obu tych pozycyj nowe rekordowe osiągnięcia.

Eksport mebli giętych wykazuje 8,4%-owy wzrost (5.406 t. wobec 4.986 t. w 1936 r.), podczas gdy eksport dykt i fornierów—10,3%-owy wzrost (16.962 t. wobec 15.372 t. w 1936 r.) Eksport ten, datujący się od 1931 r. obejmuje obecnie ok. 66 krajów przeznaczenia.

Zwiększa się również eksport różnych wyrobów z drzewa (pozycja ta obejmuje wszelkie wyroby z drzewa oprócz oddzielnie wymienionych) z 6.725 t. (1936 r.) na 7.358 t. (1937 r.)

Spośród tej grupy drzewa i jego wyrobów zmniejszył się jedynie wywóz klepek (775 t. wobec 945 t. w 1936 r.) oraz wyrobów koszykarskich z 1.046 t. (1936 r.) na 926 t. (1937 r.)

Rok sprawozdawczy wnosi również załamanie się wywozu artykułów reeksportu w porcie gdyńskim. Takimi są od szeregu lat papier i celuloza. Eksport papieru zmniejszył się z 7.612 t. (1936 r.) na 5.256 t. (1937 r.), wykazując stałą tendencję spadku od najlepszych rezultatów w 1934 r. (11.905 t.) Eksport celulozy natomiast wykazuje jeszcze większy ok. 65% spadek (4.223 t. wobec 11.948 t. w 1936 r.)

Spośród metali i wyrobów z nich nieznaczny ok. 15%-owy wzrost wykazuje żelazo surowe (8.325 t. wobec 7.212 t. w 1936 r.)

Pozycja metali różnych zwiększa się przeszło dwukrotnie (1933 t. wobec 734 t. w 1936 r.)

Eksport szyn kolejowych wykazuje przeszło pięciokrotny wzrost (43.726 ton wobec 8.562 t. w 1936 r.), nie osiągając jednak najlepszych swoich rezultatów w 1934 r. (47.721 t.) Eksport ten kierowany był w 1937 roku do Chin, Brazylii, Rosji Sowieckiej i Iranu.

Dobrze rozwija się również eksport rur żeliwnych, żelaznych i stalowych, wykazując ok. 34%-owy wzrost (34.736 t. wobec 25.962 t. w 1936 r.) Rury te podobnie jak za lat ubiegłych eksportowane są w przeważnej mierze do Birmy, Indyj Bryt., Szwecji, Norwegii, Finlandii oraz Argentyny.

Rekordowe wyniki osiąga w roku sprawozdawczym również eksport cynku, wykazując przeszło 33%-owy wzrost (18.217 t. wobec 13.654 t. w 1936 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami naszego cynku są takie kraje, jak: Anglia, Szwecja, Japonia, Stany Zjedn. Am. P. oraz Indie Bryt.

Po doskonałych wynikach w 1936 roku załamał się w roku sprawozdawczym eksport jednej z najpoważniejszych pozycyj spośród metali t. j. żelaza handlowego, wykazując nieznaczny ok. 7%-owy spadek wywozu (85.063 t. wobec 91.197 t. w 1936 r.), spowodowany przede wszystkim zmniejszeniem się wysyłek do Argentyny. W przeciwieństwie do wzrostu cynku zmniejsza się wywóz blachy cynkowej, wykazując ok. 18%-owy spadek (5.125 t. wobec 6.277 t. w 1936 r.) Blachę cynkową eksportujemy nadal w przeważnej mierze do Japonii.

W wyniku tego przeglądu należałoby stwierdzić, iż eksport towarów drobnicowych odgrywa dotychczas nikłą rolę w porcie gdyńskim, stanowiąc zaledwie 9,1% ogólnego wywozu zamorskiego portu. Stan ten nie uległ żadnej zmianie od 1936 roku. W liczbach absolutnych eksport towarów drobnicowych w porcie gdyńskim w 1937 roku wyniósł 661.330 ton, wykazując nieznaczny 14,1%-owy wzrost wywozu w porównaniu z 1936 rokiem (579.536 t.) Przy czym tempo wzrostu wywozu towarów drobnicowych jest zaledwie o 0,4% większe, aniżeli tempo wzrostu towarów masowych.

Z. T.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W R. 1937.

Ruch budowlany w Gdyni w roku 1937 oceniać należy z dwojakiego punktu widzenia. Pod względem budynków zakończonych rok 1937 przyniósł nowy rekord; pod względem zaś budowli rozpoczętych w roku 1937 nastąpił spadek intensywności budowania.

W okresie kilku ostatnich lat budownictwo w Gdyni przedstawia się następująco (źródło — Biuro Statystyczne Komisariatu Rządu w Gdyni oraz Rocznik Statystyczny Gdyni 1936—1937):

Tablica 1.

Ruch budowlany w Gdyni

Rok	Liczba budynków	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w 1000 zł
	budynki rozpoczęte		
1932	166	176	6,767
1933	337	259	7,046
1934	318	376	10,114
1935	662	818	26,974
1936	474	452	12,161
1937	281	282	8,030
	budynki zakończone		
1932	132	227	11,250
1933	154	87	2,634
1934	228	189	5,263
1935	443	327	9,253
1936	442	591	10,584
1937	259	411	13,135

Z tablicy 1 zaobserwować możemy dalszy spadek zarówno liczby, kubatury i kosztów budowy budynków rozpoczętych. W stosunku do roku 1936 kapitał zainwestowany w budynkach rozpoczętych zmalał z 12 na 8 milionów złotych, tj. o 33%. Zahamowanie ruchu budowlanego tłumaczyć należy w bardzo znacznym stopniu zmniejszeniem się kwoty kredytów budowlanych z Państwowego Funduszu Budowlanego, rozprowadzanych przez Komitet Rozbudowy miasta Gdyni.

Jeżeli weźmiemy natomiast budynki zakończone, stwierdzimy, że kapitał zainwestowany w budownictwie podniósł się z 10,6 na 13,1 milionów złotych, tj. o 24% w stosunku do roku 1936.

Mimo pewnego spadku w odniesieniu do budynków rozpoczętych w roku 1937, ruch budowlany na terenie Gdyni stanowi bardzo poważną atrakcję gospodarczą i z tego względu warto więc zapoznać się z nim bardziej szczegółowo.

Do rozpatrzenia zagadnienia podejdziemy z różnych kierunków; wyodrębnimy budynki rozpoczęte i zakończone, mieszkalne i przemysłowe, stałe i prowizoryczne, murowane drewniane, przy czym uwzględnimy liczbę budynków, ich kubaturę, koszt budowy, liczbę mieszkań, izb mieszkalnych, izb niemieszkalnych, wreszcie miejsce położenia budynku, określone granicami dzielnic wielkiej Gdyni.

Budynki rozpoczęte (w zestawieniu ogólnym) przedstawia tablica 2.

Tablica 2.

Budynki rozpoczęte w roku 1937.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	Liczba	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w 1000 zł	Liczba	kubatura w 1000 m³	koszt budowy w 1000 zł
Ogółem . . .	**251**	**266**	**7.720**	**30**	**16**	**310**
stałe	**101**	**233**	**7.138**	**22**	**15**	**264**
murowane	100	230	7,083	22	15	284
drewniane	1	3	55	—	—	—
prowizoryczne	**150**	**33**	**582**	**8**	**1**	**26**
murowane	73	16	281	5	1	22
drewniane	77	17	301	3	0*	4

Uwaga: Zero — 0 oznacza że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, a więc np. w danym wypadku kubatura nie osiąga 0,5 tys. m³.

Porównując dane zawarte w tablicy 2 z danymi za rok 1936 widzimy znaczne zmniejszenie się liczby powstających budynków prowizorycznych. Stosunek kubatury budynków mieszkalnych prowizorycznych do kubatury budynków mieszkalnych ogółem wynosi 12%, a koszt budowy zaledwie niecałe 8%.

Przeciętna wielkość budynku stałego, wyrażona jego kubaturą, dla całej Gdyni wynosi 2.303 m³, zaś w dzielnicach: Śródmieście — 4.736 m³, Grabówek — 4.417 m³, Działki Leśne — 2.236 m³, pozostałe dzielnice w granicach od 1.000 do 2.000 m³, za wyjątkiem Witomina i Demptowa, gdzie średnia wielkość bu-

dynku jest mniejsza od 1.000 m^3. Przeciętna kubatura budynków prowizorycznych utrzymuje się w pobliżu 200 m^3 dla całej Gdyni.

Inną, bardziej efektywną miarą budynków jest liczba mieszkań i izb mieszkalnych w budynku. W Śródmieściu przeciętna liczba mieszkań w budynku stałym wynosi 11, izb mieszkalnych 37. W innych dzielnicach liczby te są mniejsze, a mianowicie: Kamienna Góra — 7 mieszkań, 18 izb; Działki Leśne — 6 mieszkań, 18 izb; Redłowo — 4 mieszkania, 13 izb; Mały Kack — 4 mieszkania, 11 izb; Orłowo — 6 mieszkań, 11 izb; Grabówek — 15 mieszkań, 35 izb; Oksywie — 5 mieszkań, 13 izb; Chylonia — 5 mieszkań, 13 izb. Dla całej Gdyni budynek stały przeciętnie ma 6 mieszkań, 19 izb.

W budynkach prowizorycznych dla całej Gdyni przeciętna liczba mieszkań wynosi 2, izb 4.

Interesująco wygląda statystyka mieszkań według liczby izb. W budynkach stałych:

Ogółem mieszkań	660
w tym	
1-izbowych	88
2- „	215
3- „	175
4- „	113
5- „	43
6- „	23
7 i więcej	3

W budynkach prowizorycznych:

Ogółem mieszkań	274
w tym	
1-izbowych	3
2- „	221
3- „	45
4 i więcej	5

Przejdźmy do drugiej części zagadnienia — do budynków zakończonych w roku 1937. Liczby ogólne zawarte są w tablicy 1, stan zaś budynków zakończonych z różnymi podziałami przedstawia tablica 3.

Tablica 3.

Budynki zakończone w roku 1937.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	Liczba	kubatura w 1000 m^3	koszt budowy w 1000 zł	Liczba	kubatura w 1000 m^3	koszt budowy w 1000 zł
Ogółem . . .	**241**	**397**	**12,783**	**18**	**14**	**352**
stałe	**169**	**382**	**12.539**	**13**	**12**	**311**
murowane	167	381	12.525	12	8	265
drewniane	2	1	14	1	4	46
prowizoryczne	**72**	**15**	**244**	**5**	**2**	**41**
murowane	24	5	80	3	2	38
drewniane	48	10	164	2	0	3

Rok 1937 pod względem budynków zakończonych był rekordowym. Jeżeli uplastycznimy efekt budownictwa, kubaturę budynków stałych mieszkalnych w okresie kilku lat, otrzymamy następujący szereg wskaźników (podstawa — kubatura budynków stałych, mieszkalnych, zakończonych w roku 1937 = 100).

1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
30	55	18	47	72	85	100

Równie wysoki jest wzrost kapitału, zainwestowanego w odniesieniu do budynków zakończonych — 13,1 milionów zł w roku 1937 wobec 10,6 milionów zł w roku 1936, czyli o 24%.

Budynków prowizorycznych w roku 1937 zakończono znacznie mniej, aniżeli w roku poprzednim, a mianowicie 72 o kubaturze 15 tys. m^3, wobec 269 o kubaturze 54 tys. m^3. Udział budynków prowizorycznych w całości budownictwa mieszkaniowego wynosi niecałe 4%, jeżeli porównamy kubatury.

Przeciętna wielkość budynku stałego, mieszkalnego zakończonego w r. 1937 dla Gdyni wynosi 2.261 m^3, a w poszczególnych dzielnicach: Śródmieście — 7.972 m^3, Oksywie — 5.917 m^3, Grabówek — 2.611 m^3, Kamienna Góra — 2.033 m^3, pozostałe dzielnice poniżej 2.000 m^3. Kubatura przeciętna budynków prowizorycznych wynosi ok. 200 m^3, mniej więcej jednakowo we wszystkich dzielnicach.

Jeżeli chodzi o liczbę mieszkań i izb mieszkalnych (przeciętnie), to na jeden budynek stały przypada dla całej Gdyni 5,5 mieszkań, 18 izb mieszkalnych, a dla dzielnic: Śródmieście — 11 mieszkań, 45 izb; Grabówek — 9 mieszkań, 22 izb; Kamienna Góra — 5 mieszkań, 19 izb; Orłowo — 6 mieszkań, 14 izb; Chylonia — 5 mieszkań, 12 izb; Oksywie — 37 mieszkań, 75 izb (bloki Pagedu); Obłuże — 3 mieszkania, 12 izb; Cisowa — 1,5 mieszkań, 4 izby; Działki Leśne — 4 mieszkania, 11 izb; Witomino — 2 mieszkania, 5 izb; Redłowo — 3 mieszkania, 13 izb; Mały Kack — 3 mieszkania, 8 izb.

W budynkach prowizorycznych, zakończonych w roku 1937 przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 2, izb mieszkalnych 4. Podobny stosunek wypada dla wszystkich dzielnic.

Wreszcie liczba mieszkań według izb przedstawia się następująco. Dla budynków stałych:

Ogółem mieszkań	925
w tym	
1-izbowych	119
2- „	295
3- „	151
4- „	135
5- „	128
6- „	58
7 i więcej	39

Dla budynków prowizorycznych:

Ogółem mieszkań	124
w tym	
1-izbowych	5
2- „	93
3- „	21
4 i więcej	5

Na zakończenie charakterystyki ruchu budowlanego w Gdyni w r. ub. pozwolimy sobie na twierdzenie, że ruch budowlany, mimo istniejącej intensywności, dla Gdyni jest za słaby. Mówią o tym liczby z ostatniego roku: przybyło mieszkańców ok. 13.000, izb mieszkalnych — 4.000, a więc zagęszczenie powiększyło się, a zatem sytuacja mieszkaniowa uległa pogorszeniu.

Zważywszy, że poważny (40%) odsetek ludności mieszka w nieodpowiednich warunkach (domy prowizoryczne), dla unormowania warunków mieszkaniowych należy wybudować, jak obecnie, około 16—18 tys. izb. Cyfra 4 tysięcy izb, zakończonych w r. 1937 wobec 16 tysięcy jest nikła.

Bolesław Polkowski.

NOWE POŁĄCZENIE POLSKI Z PORTAMI NORWEGII.

Firma maklerska Teofil Gugółka Ltd. Sp. z o. o. w Gdyni, Eugeniusza Kwiatkowskiego 9, uruchomiła z dniem 1 lutego br. regularną linię okrętową z Gdyni/Gdańska do Oslo. Odjazdy statków odbywać się będą co dwa tygodnie. Ładunki do innych portów południowo-norweskich będą możliwe za bezpośrednimi konosamentami.

WIADOMOŚCI MORSKIE

OBROTY TOWAROWE GŁÓWNYCH PORTÓW KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO W 1937 R.

PORT	Przywóz ton	Wywóz ton	Obrót ogólny ton
Rotterdam	22.440.107	19.912.505	42.352.612
Antwerpia	14.312.351	14.119.006	28.431.357
Hamburg	16.669.000	8.589.000	25.258.000
Marsylia	6.952.370	2.673.592	9.625.962
Gdynia	1.718.004	7.288.173	9.006.177
Szczecin	4.800.000	3.400.000	*8.200.000
Le Havre	5.648.322	2.181.892	7.830.214
Gdańsk	1.515.929	5.684.849	7.200.778
Oslo 1936/37	1.500.000	451.995	1.951.995
Tallinn	378.469	374.935	**753.000
Brema	3.300.000	4.753.000	8.053.000

* Szczecin — dane prowizoryczne.

** Tallinn — obrót ogólny wraz z kabotażem (ton) — 866.548.

WZROST ZAMORSKIEGO HANDLU CZECHOSŁOWACJI.

Według ostatnio ogłoszonej statystyki handlu zagranicznego Czechosłowacji z poszczególnymi krajami obroty jej wykazują rozwój handlu z krajami zamorskimi w ogóle, a szczególnie z krajami Ameryki Środkowej i Południowej. Wobec zawarcia umów handlowych z Argentyną, Kolumbią, Ekwadorem i Meksykiem należy się spodziewać dalszego wzmożenia stosunków handlowych. W ubiegłym roku wywóz do Stanów Zjednoczonych Północnej Ameryki wzrósł z 730 mil. kc. w 1936 r. na 1.112 mil. kc. w 1937 r., przywóz stamtąd podwoił się z 483 mil. kc. na 961 mil. kc. Podwoił się wywóz do Argentyny z 93 na 187 mil. kc., a przywóz wzrósł z 166 na 231 mil. kc. W stosunkach z Brazylią natomiast podwoił się przywóz z 81 na 173 mil. kc., a wywóz wzrósł z 48 na 173 mil. kc. Wzrost handlu zamorskiego Czechosłowacji obchodzi nas ze względu na możność uzyskania ładunków tranzytowych dla naszych statków, portów i kolei.

ŻEGLUGA W PORTACH WŁOSKICH.

Porty włoskie wykazują niezwykły wzrost ruchu towarów w 1937 r.; wynosił on 44 mil. ton wobec 36 mil. ton w 1936 r. i 38 mil. ton w 1929 r., kiedy to przywóz węgla wynosił 14 mil. ton, wobec 12 mil. ton przywiezionych w 1937 r.

Charakterystyczną cechą obrotu towarowego w portach włoskich jest olbrzymia przewaga przywozu nad wywozem. Pochodzi to z zapotrzebowania na surowce jak węgiel, paliwo, złom, surowce kolonialne.

Dla przykładu różnicy między przywozem a wywozem przytaczamy tylko główne porty, a więc: Genua: przywóz 5,8 mil. ton, (wobec 4,5 mil. ton w r. 1936), a wywóz tylko 1,3 (0,9) mil. ton, Wenecja — przywóz 3,7 (2,9) mil. ton, wywóz 0,8 (0,8) mil. ton, Triest — przywóz 2 (1,4) mil. ton, wywóz 1,1 (0,8) mil. ton, Neapol — przywóz 1,9 (1,7) mil. ton, wywóz 0,5 (0,4) mil. ton.

Wzrost wywozu z portu Genui daje pojęcie o sytuacji wyrobów przemysłu włoskiego na rynkach zamorskich, natomiast wzrost swego eksportu z Triestu, zawdzięcza ten port dobrej organizacji towarzystw żeglugowych, ściągając przez to do siebie obroty towarowe z Europą Środkową i Naddunajską.

KANAŁ ODRA — DUNAJ.

Fachowa prasa niemiecka żywo interesuje się sprawą kanału dwu mórz i pilnie śledzi za rozwojem projektu jego budowy. Zainteresowanie to jest zupełnie zrozumiałe; z połączenia Morza Czarnego z Bałtykiem i Morzem Północnym korzystałyby ogromnie porty niemieckie. Ze strony niemieckiej przy budowie kanału Adolfa Hitlera między Koźlem a Gliwicami przewidziano już odgałęzienie kanału

Odra — Dunaj. Długość kanału ma wynosić 240 km, zaś połączenie z Łabą — Przerów — Pardubice — 160 km. Na koszty budowy kanału przewiduje się półtora miliona Kc. Ze strony czechosłowackiej jest chęć szybkiego wykonania projektu, gdyż oszczędność na frachtach w niektórych wypadkach sięgałaby 60%.

PRZEWOZY NA RENIE W 1937 R.

Według prowizorycznych obliczeń, dosięgły olbrzymiej sumy 90 mil. ton przewyższając o 14 mil. ton przewozy w 1929 r. Co się tyczy ruchu międzynarodowego zarejestrowanego na granicy niemiecko-holenderskiej, to wynosił on w 1937 r. szacunkowo — 58,94 mil. ton (wobec 45,96 mil. t. w 1936 r.), z czego 25,73 mil. ton (20,64) w górę rzeki i 33,21 (25,29) mil. ton w dół rzeki.

Zwiększenie ruchu w dół rzeki ilustruje wzmożenie eksportu węgla niemieckiego, który po raz pierwszy w historii dosięgnął cyfry eksportu węgla angielskiego.

NOWY PORT DLA WĘGLA BUNKROWEGO WE WŁOSZECH.

Według Journal du Havre rząd włoski postanowił stworzyć port węglowy w zatoce Palmas między wyspą San-Antiocho i południowo-zachódnim wybrzeżem Sardynii. Port ten ma się nazywać „Carbonia". Zastępując port w Cagliari, ma on konkurować z francuskimi portami bunkrowymi na wybrzeżu Tunisu co mu jest tym łatwiej, że kopalnie węgla są od niego oddalone tylko o kilka kilometrów.

„QUEEN ELISABETH" STATKIEM SIOSTRZANYM „QUEEN MARY".

Znajdujący się w budowie statek siostrzany „Queen Mary" należący do Cunard White Star Line Ltd. będzie się nazywał „Queen Elisabeth" i dnia 27 września zostanie spuszczony na wodę w obecności królowej angielskiej.

Nowy ten transatlantyk mierzy około 86 tys. ton btto i jest zatem o 5.000 ton większy od „Queen Mary", a o 2.600 ton od francuskiego statku „Normandie".

SPADEK FRACHTÓW MORSKICH ZOSTAŁ WSTRZYMANY.

Dość silny od połowy jesieni spadek frachtów został obecnie zahamowany, a nawet notuje się ponowny ich wzrost. Jedynym wyjątkiem jest rynek La Platy, jako rynek frachtów powrotnych na Północny Atlantyk, oraz jako rynek odbiorczy dla ładunków węglowych. Pierwsze skrzypce gra tu oczywiście La Plata jako rynek frachtów powrotnych i dopiero na tle słabej tendencji tego rynku rozwija się słaba tendencja frachtów węglowych w kierunku La Platy. Lecz podczas, gdy porozumienie frachtowe zapewnia fracht powrotny dla wszystkich statków na wysokości 25 szylingów od tony, fracht węglowy nie jest chroniony, a to z powodu niewspółmierności popytu i podaży, przeciwnie samo chronienie głównego frachtu powrotnego do Europy z La Platy stawką minimalną tym większą wywołuje reperkusję na frachcie wyjściowym z Europy do La Platy.

Słabość frachtu La Platy na zboże eksportowe nie wiąże się z ogólną sytuacją światową frachtów morskich; zależy ona po prostu od niewielkiej ilości zboża argentyńskiego przeznaczonego na eksport. Porozumienie armatorów usiłuje nawet zaprowadzić ograniczenie możliwości wysyłania na rynek La Platy statków pod balastem, ażeby nie pogarszać sytuacji. Ten środek niewątpliwie jeszcze więcej by się przyczynił do obniżenia stawek frachtowych w kierunku do portów La Platy.

Również liczebność światowej floty handlowej, która obecnie jest jeszcze mniejsza niż w latach największej koniunktury 1928-29 nie daje podstaw do przypuszczeń o dalszym załamaniu się frachtów. Wprawdzie nacisk zamówień handlowego tonażu na stoczniach zelżał, ale to nie z powodu pesymizmu zamawiających, lecz wobec intensywnego budownictwa okrętów wojennych i wysokich kosztów budowy. I ten czynnik — mniejsze budownictwo — przyczynić się powinno do dalszego utrzymania się frachtów na stosunkowo wysokim poziomie.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

W dniu 8 lutego odbyło się pod przewodnictwem dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr. Józefa Kulikowskiego posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie. Podzielone zostały kontyngenty na towary następujące:

Cytryny i owoce surowe z Italii, koryntki, rodzynki i figi z Grecji, oliwa i wino z Francji i trawa morska z kolonij francuskich.

KOLEJOWE KURSY WALUT.

Kursy przeliczenia walut zagranicznych. według których kolej przerachowywuje kwoty wyrażone w obcych walutach, są następujące:

Za 1 dolar złoty — 8,92 zł, za 1 dolar USA. — 5,31 zł, za 100 franków francuskich — 17,75 zł, za 100 franków belgijskich — 18,15 zł. za 100 franków szwajcarskich — 123,25 zł za 100 franków złotych — 172 zł, za 100 guldenów gdańskich — 100 zł, za 100 koron czeskich — 18,70 zł. za 100 koron duńskich —

119 zł, za 100 koron norweskich — 134 zł, za 100 koron szwedzkich — 137,50 zł, za 100 lei rumuńskich — 3,95 zł, za 100 lirów włoskich — 28,15 zł, za 100 marek niemieckich — 214 zł, za 100 szylingów austriackich — 100 zł, za 100 dynarów jugosłowiańskich — 12,35 zł, za 100 pengö złotych — 157 zł, za 100 florenów holenderskich — 295 zł.

Kursy przyjmowania (kursy po jakich kolej przyjmuje zapłatę w obcej walucie:

Za 100 złotych — 11,22 dolarów złotych, 19,10 dolarów U. S. A., 590 franków francuskich, 566 franków belgijskich, 82,50 franków szwajcarskich, 100 guldenów gdańskich, 545 koron czeskich, 2.600 lei rumuńskich, 362 lirów włoskich, 47,75 marek niemieckich, 102 szylingów austriackich, 58,20 franków złotych, 835 dynarów jugosłowiańskich.

UBEZPIECZENIA EKSPORTERÓW PRZED WAHANIAMI WALUTOWYMI WE WŁOSZECH.

System pomocy kredytowej udzielany dotychczas eksporterom włoskim za towary wywiezione do Turcji i Holandii oraz ubezpieczenia wpłaconych sum do clearingu przed fluktuacjami walutowymi, został ostatnio zmodyfikowany i rozszerzony na obroty clearingowe z innymi państwami.

W szczególności modyfikacja polega na tym, iż Instituto Nazionale per i Cambi con l'Estero zapewnia eksporterom włoskim wypłatę całkowitej należności w lirach wg kursu clearingowego dnia, w którym wpłata dokonana została za granicą, po otrzymaniu zawiadomienia z zagranicznej instytucji clearingowej o dokonaniu wpłaty na korzyść eksportera włoskiego.

Odnośnie zaś sum wpłaconych przez importerów włoskich Istcambi zwalnia tychże od wszelkiej odpowiedzialności za fluktuacje kursowe, jakie mogłyby nastąpić w okresie pomiędzy dniem wpłaty a efektywnej wypłaty w państwie obcym, z tym również, że samo dokonanie wpłaty przez dłużnika włoskiego uważane jest za definitywne wypełnienie zobowiązania w stosunku do jego wierzyciela.

Za tego rodzaju asekurację Istcambi pobiera od kontrahentów włoskich prowizję w wysokości ½%.

Omówiony wyżej system ubezpieczeniowy został wprowadzony z dniem 1 stycznia br. do układu clearingowego ze Szwajcarią, z dniem zaś 10 stycznia do analogicznych układów z Niemcami i Francją; ma on być rozszerzony w najbliższym czasie na Jugosławię, Finlandię, Polskę, Belgię, Czechosłowację, Danię, Estonię, Łotwę, Norwegię, Holandię, Portugalię, Rumunię, Szwajcarię i Turcję.

Radca Handl. przy Ambas. R. P. w Rzymie.

IMPORT ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Import ziemniaków do Argentyny kształtował się w sezonie jesiennym r. 1937 następująco (w kilogramach):

Kraj pochodzenia	ziemniaki konsumcyjne październ.	ziemniaki konsumcyjne listopad	ziemniaki sadzeniaki październ.	ziemniaki sadzeniaki listopad
Austria	275.000	61.200	33.376	641.280
Niemcy	—	—	72.000	473.194
Belgia	3.220.808	744.296	—	—
Czechosłowacja	—	34.965	—	—
Kanada	—	—	—	18.158.687
Dania	—	564.308	3.096.258	8.879.760
Estonia	—	—	252.000	1.339.500
Francja	1.112.334	160.150	—	—
Węgry	1.165.500	—	—	11.200
Holandia	36.653.861	8.273.038	190.754	462
Anglia	1.034.280	623.147	—	1.309
Litwa	—	—	44.800	120.000
Stany Zjedn.	4.712.461	1.095.060	—	741.519
Nowa Zelandia	—	974.372	—	—
Polska	—	—	—	903.002
Szwecja	—	10	—	1.500
Brazylia	75.000	—	—	—
Chile	27.200	—	—	—
Włochy	162.888	—	—	—
Jugosławia	—	—	11.000	—
Razem kg	48.439.332	12.530.566	3.700.188	31.273.413

Import ziemniaków konsumcyjnych z Polski nie dał w tym roku żadnych rezultatów z powodu zbyt wysokich cen w porównaniu do oferowanych przez konkurencję. Obecnie sezon zakupów już został skończony.

Z sadzeniaków importowano polskie sadzeniaki „Ragis". W wypadku zaofiarowania większych ilości tego gatunku, niezawodnie znalazłyby one w Argentynie zbyt. Bardzo znacznie zwiększyła Argentyna przywóz sadzeniaków, gdyż importowano w poprzednich latach:

1934 r.	86.274 kg
1935 r.	236.996 kg
1936 r.	6.872.161 kg.

Należy się spodziewać, że jeśli warunki klimatyczne w najbliższym sezonie będą odpowiednio korzystne, to wzrośnie znacznie produkcja ziemniaków w Argentynie w przyszłym roku w związku z importem większych ilości sadzeniaków. Jedną bowiem z najważniejszych przyczyn spadku produkcji ziemniaków w Argentynie było zdegenerowanie się sadzeniaka krajowego.

Poselstwo R. P. w Buenos Aires.

IMPORT DYKT ZAGRANICZNYCH I POLSKICH DO ARGENTYNY.

Poniżej podajemy zestawienie przywozu dykt do Argentyny za lata 1935/36:

I. Dykta olszowa, brzozowa i sosnowa do 6 mm grubości

	1935 r. kg	1936 r. kg	1935 r. wartość w pesach	1936 r. wartość w pesach
Niemcy	413	—	93	—
Stany Zjedn.	18.989	7.973	4.111	1.812
Estonia	18.450	95.835	4.193	21.780
Finlandia	1.632.561	1.709.064	371.036	388 423
Łotwa	202.310	636.455	45.980	144.650
Norwegia	7.222	2.350	1.641	534
Polska	3.080.057	6.443.653	1.154.559	1.461.466
Anglia	26.618	11.940	6.050	2.714
Z. S. S. R.	3.376.108	4.974.755	767.268	1.130.627
Jugosławia	12.050	3.570	2.738	811
Razem	10.373.878	13.885.597	2.357.699	3.155.817

II. Dykta olszowa, brzozowa i sosnowa od 6 do 12 mm grubości

Stany Zjedn.	18.231	—	3.730	—
Finlandia	448.482	154.958	91.734	31.696
Łotwa	28.114	53.151	5.750	10.873
Polska	176.107	271.246	36.023	55.482
Anglia	2.795	—	573	—
Z. S. R. R.	4.027	5.028	822	1.027
Razem	677.756	484.383	138.632	99.078

III. Dykta olszowa, brzozowa i sosnowa powyżej 12 mm grubości

Niemcy	63.700	55.572	11.582	10.105
Austria	5.000	—	909	—
Stany Zjedn.	266.213	201.060	48.403	36.557
Finlandia	181.289	496.527	32.961	90.277
Łotwa	5.377	183.177	977	33.305
Litwa	100.021	—	18.186	—
Polska	7.211	23.280	1.311	4.232
Z. S. R. R.	19.161	—	3.484	—
Razem	647.972	959.616	117.813	174.476

IV. Dykta dębowa, cedrowa wszelkiej grubości

Niemcy	10.908	3.151	5.786	1.575
Brazylia	—	9.722	—	3.091
Finlandia	23.946	11.940	13.441	6.714
Japonia	133.071	89.621	75.586	50.936
Łotwa	21.770	72.302	12.368	41.070
Holandia	6.718	—	3.816	—
Polska	47.791	46.689	27.125	26.459
Z. S. R. R.	75.224	41.229	42.739	23.425
Jugosławia	4.650	—	2.641	—
Razem	324.078	274.754	183.502	153.270

V. Dykta okumé i pół-cedru wszelkiej grubości

Niemcy	108.689	117.770	46.471	50 011
Hiszpania	26.060	20.966	11.677	9.530
Francja	17.393	69.038	7.807	30.893
Włochy	8.829	—	3.977	—
Norwegia	19.623	28.172	8.850	12.768
Razem	180.594	236.126	78.782	103.275

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1938 R.

ARGENTYNA. W dn. 29 I 38 nastąpiła obniżka różnicy kursu oficjalnego i wolnego pesa argentyńskiego. Mianowicie towary przywożone bez uprzednich pozwoleń przywozu uzyskiwały możność przydziału dewiz jedynie po kursie wolnym, który był dotychczas o 20% wyższy od oficjalnego. Obecnie zniżono różnicę tę z 20 na 10%.

CHINY. W Chinach Północnych, poddanych prowizorycznemu rządowi w Pekinie (okupacja japońska) obniżono z dniem 23 I br. szereg stawek celnych na towary, nieodzowne w tej chwili Japończykom. Obniżono cło standartowe na towary tekstylne o 50 do 60%, w czym towary wełniane o 45%, tkaniny z jedwabiu sztucznego o 75%. Stawki celne na artykuły metalowe obniżono do połowy, cło na cukier zmniejszono o 75%. Przeprowadzono obniżkę cła również na ryby (pochodzenia wyłącznie japońskiego) dalej benzynę, zboża, cement (o 75%), obuwie gumowe (o 33%), opony gumowe (o 66%). Zniesiono cło na maszyny górnicze i rafineryjne; od cła wywozowego zwolniono czasowo: nasienie bawełniane, siemię lniane, bawełnę surową, rudę żelazną i wełnę. Wymienione zniżki obowiązują również dla Wschodniego Hopei.

CZECHOSŁOWACJA. Na okres od 1 II do 31 III br. obniżono cło na tłuszcz wieprzowy i gęsi. Stawka celna wynosi na tłuszcz surowy 90 kor., na przetopiony 120 kor. od 100 kg.

Import kartofli z Polski nastąpić może tylko wówczas, jeśli Min. Rolnictwa w wyjątkowych wypadkach i na pewne gatunki zniesie zakaz przywozu. Zakaz przywozu bydła z Polski został ograniczony do powiatów: Jarocin, Kępno, Ostrów Wlkp., Kalisz i Wieluń.

Z dniem 10 I br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże:

pszenica	23,— Kc.
żyto	30,— Kc.
jęczmień	34,— Kc.
owies	26,— Kc.

Ze względu na niebezpieczeństwo zawleczenia zarazy pryszczycy został zakazany przywóz i tranzyt przeżuwaczy i wieprzy, oraz przywóz części zwierzęcych, surowców, produktów i odpadków z przeżuwaczy i wieprzy, jak również paszy, słomy, podściółki i nawozu z całej Szwajcarii, Francji, Belgii, Holandii i Niemiec, z niektórych okręgów Jugosławii oraz z polskich okręgów: Jarocin, Kępno, Ostrów Wielkopolski, Kalisz, Brodnica, Lubawa, Grudziądz i Wąbrzeźno.

EIRE (W. P. IRLANDIA). Dn. 29 XII 37 zostało ustanowione cło w wysokości 45% ad valorem (stawka preferencyjna — 30%) na wszystkie materiały wełniane (za wyjątkiem dywanowych, importowane w sztukach o szerokości nie mniejszej, niż 30 cali i ważących mniej, niż 7 uncji per kwadratowy yard, ale nie mniej, niż 5½ uncji per kwadr. yard, o wartości nie mniejszej, niż 2 szylingi per kw. yard, i nie podlegające cłu z innych tytułów. Wyjątek stanowią mate-

riały impregnowane, używane dla pokrycia mebli, samochodów, oraz kołdrowe i filcowe. Bezcłowy import powyższych materiałów za licencjami nie jest przewidziany.

Co się tyczy materiałów bawełnianych, to dotychczas obowiązujące na te artykuły cło zostało zmienione w ten sposób, że pobiera się one bądź w wysokości 40% ad valorem, bądź w wysokości 4 pensów od kwadratowego yarda, którakolwiek z tych dwóch stawek okaże się wyższą. Rozporządzenie zawiera cały szereg specyfikacyj i wyjątków i przewiduje możność importowania za licencjami.

Nowe cła obowiązują na pewne wyroby z żelaza i stali, tkaniny wełniane i kamgarn.

FINLANDIA. Rada Ministrów powzięła decyzję wprowadzenia następujących zmian w taryfie celnej na rok bieżący:

		Stawka 1938	Stawka 1937
		w fińsk. markach za jeden kg netto	
241 b. 1	Tkaniny bawełniane . . .	15,—	18,—
243 b. 1	„ „ . . .	25,—	27,—
244 b. 1	„ „ . . .	35,—	42,—
296 b.	Bielizna i pończochy wełn.	25,—	40,—
492	Obuwie gumowe:		
	a) wysokie	10,—	12 —
	b) niskie	8,—	12,—
493	Wyroby z miękkiej gumy:		
	a) obcasy, podeszwy .	8,—	12,—
	b) inne o. n. w. . . .	15.—	20,—
496	Wyroby z twardej gumy:		
	b) o. n. w.	15,—	20.—
646 b.	Łyżeczki, noże, widelce itp. oraz armatura elektr. .	12,—	16 —
776	Wyroby fajansowe . . .	4,—	6.—
877	Proch o. n. w. b)	8,—	15,—
644 b.	Reflektory posreb. . . .	30,—	120.—
645 b.	Rączki do torebek . . .	6.—	24,—
764	Cement	12,—	48,—

FRANCJA. Zmieniona z dniem 28 I br. stawka celna poz. 456 bis i ter dotyczy tkanin z włosia zwierzęcego.

W „Journal Officiel" z dnia 30 I br. ogłoszono dekret, podwyższający stawki celne na: pierniki zwyczajne (300 fr od 100 kg netto), magnezjum i stopy magnezjowe (630 fr od 100 kg netto), szpilki żelazne 350 fr od 100 kg netto), mosiądzowe (450 fr od 100 kg netto); grzebienie, sprzączki itp. z masy perłowej, nożyczek, brzytew itd., hartowane (16 fr od kg netto), inne (32 fr od kg netto), naczynia kuchenne, z lanego żelaza, surowe (62,50 fr od 100 kg brutto), z lanego żelaza, polerowane, ocynowane, emaliowane farbą (150 fr od 100 kg brutto), inne emaliowane, lepsze (200 fr od 100 kg netto), inne towary z lanego żelaza (39 fr od 100 kg brutto), towary miedziane lub ze stopu miedzi z cyną lub cynkiem: płytki (125 fr od 100 kg brutto), płyty prasowane do celów specjalnych (160 fr od 100 kg netto), osobno nie wymienione (200 fr od 100 kg netto), towary z ołowiu: tubki zwyczajne (225 fr od 100 kg netto), ozdobne (300 fr od 100 kg netto); grzebienie, sprzączki itp. z masy perłowej, bursztynu kości słoniowej lub ambroidu (30% od wart.), szyldkretowe (30% od wart.), inne wyroby galanteryjne (30% od wart.), wachlarze zwyczajne (30 fr od kg netto); zamki błyskawiczne (20% od wart.) Prócz tego podwyższono cło na wszelkiego rodzaju zabawki. — Z dniem 3 II br. podwyższono cło na nasiona oleiste.

GRECJA. Nadpłaty na żelazo polskie, pobierane dotychczas przez władze greckie tytułem wyrównania różnicy między ceną polską i niemiecką, zostały zniesione decyzją Rady ministrów finansów i gospodarki narodowej z dnia 21 I 38.

HOLANDIA. Z dniem 16 stycznia rb. przedłużono okres kontyngentowania wwozu mięsa do Holandii. Warunki kontyngentowania są następujące:

Mięso:

wołowe i cielęce mrożone — okres bazowy: 1 I 36 — 1 VII 36; ustaw. przydział: 100% wagi brutto

wołowe i cielęce inne — okres bazowy: 1931 — 1932; ustaw. przydział: 20% wagi brutto

końskie i baranie — okres bazowy: 1931 — 1932; ustaw. przydział: 20% wagi brutto.

Z dniem 1 stycznia br. przedłużono okres kontyngentowania wwozu poniżej podanych artykułów do Holandii; z wyjątkiem kontyngentu węgla, którego okres kontyngentowania przedłużono na 3 miesiące, pozostałe artykuły mają roczny okres kontyngentowania, t. j. do 1 I 1939.

Produkty chlorowe:

Ług chlorowy — okres bazowy: 1932/33/34; ustaw. przydział: 100% wagi br.

Chlorek bielący — okres bazowy: 1933; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Skomprynowany gaz chlorowy — okres bazowy: 1933; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Chlorek wapnia — okres bazowy: 1932/33; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Potaż żrący — okres bazowy: 1932/33/34; ustaw. przydział: 100% wagi br.

Przewodniki elektryczne:

izolow. ołowiem, kauczukiem lub aluminium — okres bazowy: 1931/32; ustaw. przydział: 40% wagi br.

izolowane bawełną lub jedwabiem w powłoce ołowianej — okres bazowy: 1934; ustaw. przydział: 40% wagi br.

Skóry wyprawione — okres bazowy: 1931/32; ustaw. przydział: 40% wagi br.

Węgiel, koks i brykiety — okres bazowy: 1933; ustaw. przydział: 60% wagi br.

Szkło pakownicze — okres bazowy: 1931/32/33; ustaw. przydział: 25% wagi br.

Tłuszcze zwierzęce — okres bazowy: 1929/30/31; ustaw. przydział: 25% wagi br.

W porównaniu do poprzedniego okresu warunki kontyngentowania powyższych artykułów pozostają bez zmiany.

JAPONIA. Ogłoszona została nowa lista, zawierająca dalsze ograniczenia importowe. Lista dzieli się na 3 części: ograniczenia przywozowe, zakazy przywozu i zakazy wywozu.

JUGOSŁAWIA. Rozporządzeniem Ministra Finansów obowiązani zostali eksporterzy do wprowadzenia z dn. 15 II 38 ksiąg handlowych, do których mają być

wpisywane wszystkie wpływy dewiz z eksportu. Księgi te mają być uwierzytelnione przez urzędy skarbowe.

ŁOTWA. Przywóz nawozów następować może bez zezwolenia importowego (13 I 38).

MAROKKO HISZPAŃSKIE. W dn. 10 I 38 opublikowane zostało zarządzenie Wys. Komisarza w sprawie zwalczania spekulacji walutowej. Zarządzenie przewiduje zakaz przywozu monet srebrnych i banknotów hiszpańskich z zagranicy, jak również zakaz wywozu ich z Marokka.

MANDŻU-KUO. Wprowadzono system licencyj importowych i eksportowych w obrotach handlowych z zagranicą (9 XII 37). Z dniem 1 I 38 weszła w życie nowa taryfa celna Mandżurii.

MEKSYK. Z dniem 1 I br. weszły w życie nowe podwyżki cła, obejmujące 234 pozycje taryfy celnej. Podwyżką dotknięte zostały m. in. skóry wyprawione (9,5 cent. od kg), jęczmień (10 cent.), dykty (20 cent.), bibułka (1,1 cent.) Podwyższone cła mają obowiązywać do 30 IV 38 i od 1 V br. mają być znów obniżone. Zarządzenie powyższe ma na celu czasowe zahamowanie importu dla poprawy bilansu płatniczego. Towary, załadowane przed 18 I br. do portów meksykańskich, traktowane będą według dotychczasowych stawek.

SYRIA I LIBAN. Od dnia 6 I br. obowiązują podwyższone stawki celne na: formaldehyd, tekturę specjalną, drut żelazny i stalowy, motorki dla wózków dziecinnych, karoserie samochodowe, części samochodowe oraz żarówki.

SZWAJCARIA. Począwszy od 1 I br. obowiązuje obniżone cło na żywe świnie o wadze ponad 60 kg. Cło wynosi 20 fr. od sztuki zamiast dotychcz. 50 fr. (poz. 143 tar. celn.)

Według tej samej stawki clone są świnie bite o wadze ponad 60 kg, importowane w połówkach. Dotychczas ten rodzaj importu clony był jako mięso wieprzowe według poz. 76b z cłem 70 fr. od 100 kg brutto. Obniżone cło obowiązywać ma do 30 I 1938.

Z dniem 15 XII ub. r. wprowadzono następujące zniżki w taryfie celnej:

1) dla jęczmienia oraz innych zbóż i warzyw strączkowych, oprócz opłat przewidzianych w poz. 1 do 14 taryfy celnej, opłata wynosi 20,30 frs. za 100 kg, 2) dla jęczmienia browarnego. oprócz opłat przewidzianych w poz. 15 taryfy celnej — 27,50 frs. za 100 kg, 3) dla piwa pochodzenia zagranicznego, oprócz opłat przewidzianych w poz. 114a/b i 115 taryfy celnej — 5 frs. za hl.

W razie zniżki cen surowców, dawne opłaty mogą być natychmiast wprowadzone ponownie w życie.

WIELKA BRYTANIA. W dniu 8 I 38 w związku z wypadkiem pryszczycy, skonstatowanej w okolicy Kępna, angielskie Ministerstwo Rolnictwa ponownie wprowadziło w życie zakaz przywozu z Polski siana i słomy.

WŁOCHY. W dn. 13 I 1938 wszedł w życie dekret z dn. 27 X 1937 upoważniający Ministra Finansów w porozumieniu z Ministrem Obrotu Płatniczego i Towarowego do czasowego zezwolenia na przywóz i wywóz towarów w tych wypadkach, gdy istniejące przepisy na to nie pozwalają, jak również do unieważniania takich zezwoleń.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczno-farmaceutyczne. Firma turecka interesuje się importem różnego rodzaju artykułów chemiczno-farmaceutycznych. P/1199/47/TC.

Produkty chemiczne. Poważna agenturowa firma argentyńska posiadająca oddział w Urugwaju interesuje się importem produktów chemicznych. P/1303/47/TC.

Smoła. Firma połudn.-afrykańska prosi o oferty na smołę używaną przy budowie dróg. P/47/TC.

Chemikalia ciężkie. Firma angielska interesuje się importem ciężkich chemikalij. P/1605/47/TC.

Chemikalia. Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami chemikalij. P/1162/47/TC.

Sadze drukarskie. Firma rumuńska prosi o oferty na wymieniony artykuł. P/1394/47/TC.

Różne chemikalia. Firma meksykańska interesuje się importem różnych chemikalij jak: naftalina, esencja octowa, kwas octowy lodowaty, ałuny i inne. P/1386/47/TC.

Szkło stołowe dęte i prasowane. Firma peruwiańska poszukuje przedstawicielstwa firm tut. w zakresie wymienionego artykułu. P/1810/3A/TC.

Szkło do lamp naftowych. Firma angielska zapytuje o eksporterów wymienionych artykułów. P/1899/63/TC.

Różne. Firma peruwiańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami różnych artykułów chemicznych, m. in. farb mineralnych oraz wyrobów szklanych. P/47/TC.

Skórki królicze. Na rynku meksykańskim istnieją możliwości zbytu skórek króliczych farbowanych i strzyżonych oraz wszelkich imitacyj skór mających zastosowanie w konfekcji damskiej. P/1877/90/M.

Paski skórzane. Na rynku meksykańskim istnieje zapotrzebowanie na paski skórzane do wnętrza kapeluszy męskich, zarówno ze skóry prawdziwej, jak i sztucznej. P/1878/58/M.

Skóry. Firma meksykańska prosi o oferty na skóry do wyrobu obuwia, z kolekcją próbek, cif Veracruz. P/1876/58/M.

Imitacja skóry na masie papierowej. Firma belgijska zainteresowana jest artykułem jak wyżej zwanym „ouate de cellulose". W lepszych gatunkach towar ten poszukiwany jest w kolorach: białym i jasnożółtym, w pośledniejszym gatunku — w brązowym. P/2036/59/Łuk.

Zwierzyna. Importem żywej zwierzyny interesuje się firma belgijska. R/1594/31/S.

Różne. Firma agenturowa w Rumunii interesuje się importem z Polski wyrobów metalowych oraz fajansowych. E/1649/49/H.

Firma agenturowa w Argentynie pragnie objąć przedstawicielstwo na następujące artykuły: tkaniny bawełniane na bieliznę i pościel, dykty, blachę cynkową, cynkowaną i falistą. E/2131/34/H.

Firma agenturowa w Urugwaju zamierza nawiązać kontakt z producentami następujących artykułów: materiały wełniane tańszego i droższego gatunku, materiały bawełniane, aksamity, przybory piśmienne oraz wyroby szklane. E/33435/95/H.

Firma agenturowa egipska interesuje się następującymi artykułami polskimi: wyrobami wełnianymi, art. chemiczno-farmaceutycznymi, wyr. przem. elektrotechn. oraz ziołami leczniczymi. E/30641/95/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

FIRMY SZWAJCARSKIE, POSZUKUJĄCE AGENTÓW NA POLSKĘ.

1. Szwajcarska **fabryka odkurzaczy elektrycznych**, która z uwagi na ceny i jakość swoich wyrobów — elektryczne odkurzacze i froterki — zdolną jest do konkurencji, **pragnie rozszerzyć swój eksport również na Polskę i poszukuje odpowiedniego, generalnego na cały kraj przedstawiciela** lub kilku przedstawicieli rejonowych. Pod uwagę mogą być wzięte tylko takie firmy, których agenci we wszystkich większych miastach Polski odwiedzają prywatnych odbiorców. Przewidziana dla przedstawiciela prowizja, nastręcza zdolnym i energicznym handlowcom, możność bardzo dobrego zarobku.

2. Poważne przedsiębiorstwo szwajcarskie branży eksportowej, trudniące się między innymi **fabrykacją automatycznych palników** stosowanych **przy centralnym ogrzewaniu opalanym olejem** (Herstellung eines automatischen Oelbrenners für Zentralheizungsanlagen mit Oelfeuerung) **poszukuje przedstawiciela na Polskę.**

3. Jedna ze znanych firm szwajcarskich, trudniąca się eksportem **nożyków do golenia** pochodzenia szwajcarskiego, poszukuje również **przedstawiciela i na Polskę.**

Zainteresowani zechcą zgłaszać swoje oferty do Poselstwa Szwajcarskiego — Warszawa, Smolna 25.

SPRAWY PODATKOWE

PRACE IZBY W ZAKRESIE SPRAW PODATKOWYCH.

Już od dłuższego czasu przedsiębiorstwa handlowe okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, prowadzące handel artykułami, podlegającymi działaniu przepisów o podatku scalonym, wskazują na niejednolite traktowanie przez władze skarbowe przedsiębiorstw, prowadzących prawidłowe księgi handlowe i tych ksiąg nie prowadzących oraz na trudności techniczne, jakie mają, zwłaszcza mniejsze przedsiębiorstwa pierwszego rodzaju, przy wykazywaniu i udawadnianiu obrotów artykułami, objętymi przepisami o obrotowym podatku scaleniowym.

Wspomniane trudności polegają na tym, że przy sprzedaży artykułów rozmaitego rodzaju trudno, a w wielu wypadkach nawet niemożliwym jest wskazać osobno w handlu detalicznym obroty poszczególnymi artykułami, podlegającymi opodatkowaniu scalonemu i temu opodatkowaniu nie podlegającymi. W wyniku tego stanu rzeczy drobne przedsiębiorstwa, nie prowadzące ksiąg handlowych i opłacające podatek obrotowy w formie ryczałtu, znajdują się w położeniu dogodniejszym od przedsiębiorstw księgi handlowe prowadzących, a nie będących jednak w stanie odrębnie wykazywać obrotów artykułami, które podlegają działaniu przepisów o podatku scalonym.

Dla zaradzenia temu stanowi rzeczy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni wystąpiła z wnioskiem do Izby Skarbowej w Grudziądzu o wprowadzenie uproszczonego systemu ustalania obrotów towarami w przedsiębiorstwach handlowych na podstawie faktur i obliczeń remanentów poszczególnych kategoryj towarów.

Spodziewać się należy, że Izba Skarbowa w Grudziądzu uwzględni wniosek Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni i w ten sposób przyczyni się do usunięcia istniejącego obecnie uciążliwego stanu rzeczy, przy którym przedsiębiorstwa, prowadzące prawidłowe księgi handlowe, postawione są w gorszym położeniu w zakresie opłacania podatku obrotowego od przedsiębiorstw, rachunkowości prawidłowej nie prowadzących. Zaznaczyć przy tym należy, że obecny stan rzeczy wywołuje w wielu wypadkach tendencje do zaniechania prowadzenia prawidłowej księgowości w przedsiębiorstwach handlowych, ponieważ księgowość ta nie tylko nie przyczynia się do ustalania istotnych podstaw opodatkowania, lecz go utrudnia.

KSZTAŁCENIE ZAWODOWE

STYPENDIA NA SZKOLENIE FACHOWCÓW W HANDLU ZAGRANICZNYM.

W związku z realizacją wniosków uchwalonych podczas Konferencji Eksportowej, która odbyła się pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana w czerwcu zeszłego roku, powołana została przez niego do życia i rozpoczęła swe prace Komisja Stypendialna, mająca na celu skoordynowanie i zorganizowanie akcji szkolenia fachowców dla handlu zagranicznego. Prace techniczne, związane z udzieleniem praktyk i stypendiów w tym zakresie, wykonuje Rada Handlu Zagranicznego.

Praktyki krajowe odbywać się będą w firmach lub instytucjach handlu zagranicznego w Warszawie, w Gdyni i w ośrodkach przemysłowych i będą płatne w wysokości zł 150,— miesięcznie. Praktyki zagraniczne będą uzupełnieniem praktyk krajowych w celu umożliwienia stypendystom specjalizacji w obranej dziedzinie handlu zagranicznego. Będą one płatne w wysokości wynagrodzenia pracownika umysłowego, rozpoczynającego pracę w polskiej służbie konsularnej w danym kraju.

Warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na stypendia w handlu zagranicznym, udzielane przez Komisję Stypendialną są następujące:

1) nieprzekroczony wiek 25 lat,
2) znajomość przynajmniej dwóch obcych języków, z czego jeden dobrze w słowie i w piśmie.

Kandydatami na *praktyki krajowe* mogą być absolwenci liceów handlowych, administracyjnych oraz wyższych uczelni ekonomiczno-handlowych; praktyki krajowe trwać będą 6—12 miesięcy.

Kandydatami na *praktyki zagraniczne*, będą osoby, które z korzyścią odbyły praktykę krajową, kontrolowaną przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego; praktyki zagraniczne trwać będą 1—2 lat.

Jako kryterium preferencyjne przy ocenie kandydatur przyjmować się będzie:

a) ukończenie wyższej uczelni handlowej, której program studiów uwzględnia specjalnie handel zagraniczny; ukończenie liceum handlu morskiego w Gdyni lub ukończenie kursu eksportowego;
b) posiadanie umiejętności biurowych (pisanie na maszynie, stenografia itp.);
c) praktyczna znajomość branży.

Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego może odnośnie specjalnych praktyk żądać od kandydatów szczególnych kwalifikacyj w zakresie dostosowanym do charakteru danej praktyki.

Odstępstwa od ustalonych wyżej zasad mogą być czynione w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie.

Kandydaci ubiegający się o stypendium winni wypełnić formularze zgłoszeniowe. Na wezwane kandydat powinien przedstawić się osobie wskazanej przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego.

Zgłoszenia kandydatur osób zamieszkałych na obszarze okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni kierować należy do Izby w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, względnie do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10 do dnia 20 lutego br.

WYDAWNICTWA

OSTATNIE PUBLIKACJE NASZEJ IZBY.

Na początku lutego ukazała się w druku nakładem naszej Izby broszura, opracowana przez starszego referendarza Izby p. Michała Korytowskiego pt. Zwyczaje handlowe na Pomorzu. Słowo wstępne do tej pracy napisał dyrektor Izby dr Józef Kulikowski.

Broszura zawiera określenie 125 zwyczajów handlowych, ustalonych przez Izbę w latach ostatnich na żądanie sądów, władz skarbowych i administracyjnych. Znajomość zwyczajów handlowych ma wielkie znaczenie praktyczne w działalności handlowej a nabiera wagi specjalnej w razie sporów sądowych, gdyż art. 500 kodeksu handlowego wyraźnie przewiduje, że „domniewywa się, że zwyczaje handlowe są kupcowi znane".

Spodziewać się należy, że wydawnictwo Izby przyjęte będzie z uznaniem przez sfery zainteresowane. Broszurę nabyć można w referacie prasowym naszej Izby oraz w większych księgarniach na Pomorzu w cenie zł 1,50 za egzemplarz.

Druga broszura zawiera odbitkę z Biuletynu naszego referatu posła na Sejm p. Tadeusza Marchlewskiego, Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wygłoszonego na Zjeździe tego Związku w Bydgoszczy w dniu 16 stycznia br. Podane w tym referacie odzwierciadlenie sytuacji gospodarczej na Pomorzu ze specjalnym uwzględnieniem położe-

nia kupiectwa jest wysoce aktualne i zasługuje na uwagę.

Broszura w cenie zł 1,20 jest do nabycia w referacie prasowym Izby oraz w większych księgarniach na Pomorzu.

ORGANIZACJA PORTU W BUENOS AIRES

Argentyńska Liga Morska („Liga Naval Argentina") wydała świeżo ciekawą publikację, dotyczącą organizacji portu w Buenos Aires, p. t. „Puerto de Buenos Aires. Anteproyecto de ley para su organizacion" (Port w Buenos Aires. Przedprojekt ustawy o jego organizacji.

Rzecz jest pomyślana jako materiał dyskusyjny przed ostatecznym zredagowaniem odpowiedniej ustawy, i zawiera szereg momentów interesujących ze względu na zagadnienia portowe w niej poruszone.

Trzeba bowiem wiedzieć, że port stołeczny Argentyny podlega pięciu ministerstwom, że nie ma tam jednolitego zarządu, wskutek czego administracja portu jest nader skomplikowana. Także sam układ portu jest niejednolity skutkiem braków organizacyjnych i zbyt szybkiego rozwoju portu.

W wymienionej publikacji proponuje się szereg zarządzeń, które mają usunąć te braki. Do najważniejszych ulepszeń projektowanych należą: utworzenie Zarządu Ogólnego portu; utworzenie Towarzystwa Portowego koncesjonowanego z udziałem państwa; handlowa eksploatacja portu; wykonanie obszernego programu prac, mających na celu ulepszenie urządzeń technicznych portu.

Plany portu załączone do wydawnictwa pozwalają na zorientowanie się, jak będą wyglądały w terenie ulepszenia administracyjne i techniczne proponowane przez projektodawców.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY OKRĘGOWEGO URZĘDU BUDOWNICTWA WYBRZEŻA MORSKIEGO.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego ogłosił przetarg nieograniczony na wykonanie około 400 mb. nabrzeża w Porcie Wojennym w Gdyni.

Termin składania ofert upływa dn. 2 marca 1938 r. o godz. 11,30.

Kosztorysy ofertowe wraz z warunkami przetargowymi wydaje Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni w godzinach urzędowych za zwrotem wydatków administracyjnych.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dnia 12 lutego rb. odbyło się pod przewodnictwem prof. Siedleckiego posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego. Na posiedzeniu był obecny delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Naczelnik Lubecki. Na porządku dziennym obrad były sprawy, dotyczące obecnej sytuacji w handlu i przemyśle rybnym. Uchwalono szereg wniosków, mających na celu złagodzenie obecnej niezadawalającej sytuacji w tych dziedzinach.

DOWOZY RYB DO GDYNI W ROKU 1937.

Rok ubiegły przyniósł dalsze zwiększenie obrotów towarów rybnych w porcie gdyńskim. Ogółem dowieziono ryb importowanych i z polskich połowów na Morzu Północnym, wedle przybliżonych obliczeń, 56.690.200 kg, do czego należy doliczyć osobno dowozy z połowów przybrzeżnych i na Bałtyku. Z ogólnej ilości przypada na port rybacki 48.610.200 kg, a na port handlowy reszta, t. j. 8.080.000 kg.

Śledzi solonych dowieziono do portu rybackiego importowanych:

z Anglii — jarmuckie	40.807/1	oraz	16.663/2	beczek
szkockie	30.205/1	oraz	25.245/2	beczek
z Norwegii	51.617/1	oraz	11.398/2	beczek
z Holandii	30.774/1	oraz	14.852/2	beczek
z Islandii	2.238/1	oraz	1.413/2	beczek
z Finlandii	175/1	oraz	50/2	beczek
z Niemiec	580/1		—	beczek
ze Szwecji	—		31/2	beczek

z polskich połowów „Mewy" i „Pomorza" na Morzu Północnym — beczek morskich 47.267/1 beczek.

Jeśli chodzi o wagę, to import śledzi solonych wyniósł 30.604 ton przez port rybacki, a połowy polskie śledzi solonych 7.462 ton przez port rybacki.

Przez port handlowy natomiast dowieziono śledzi solonych ogółem 1.426 ton, a mianowicie:

z Holandii	497 ton
z Norwegii	597 ton
z Niemiec	140 ton
ze Szwecji	86 ton
z Danii	37 ton

z Anglii	37 ton	
z Belgii	16 ton	
z Finlandii	15 ton	

Ogółem dowozy śledzi solonych do Gdyni wyniosły 39.492 ton. Śledzi świeżych w lodzie dowieziono przez port:

	rybacki	handlowy
z Norwegii	1.624 ton	64 ton
z Anglii	1.562 ton	49 ton
z Niemiec	59 ton	70 ton
z Holandii	1.781 ton	204 ton
z Danii	2 ton	3 ton
ze Szwecji	258 ton	150 ton
polskie połowy na Morzu Półn.	616 ton	—

Śledzi zamrożonych wyładowano w porcie:

	rybackim	handlowym
z Norwegii	2.642 ton	141 ton
z Islandii	21 ton	—

NOTOWANIA CEN W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w pierwszej dekadzie lutego za towar oclony i z połowów polskich w złotych, franco wagon Gdynia:

Śledzie solone za dużą beczkę

Polskie połowy „Mewa"

nowe jarmuckie matis i smolmatis od 61 do 62, matfulle 60, szkockie smolmatis 69, szkockie mleczaki 80, ULEN 50 do 51, Merkur 55, makrele beczka od 43 do 45.

Polskie połowy „Pomorze"

własne połowy wyprzedane, importowane jarmuckie - holenderskie matfulle i fulle 56, szkockie - holenderskie matisy i smolmatisy 58.

Importowane jarmuckie

I trade od 63 do 66, II trade od 58 do 60.

Importowane szkockie

I trade od 70 do 84, crownmatis od 80 do 83, crownmedium od 69 do 80, szkockie II trade od 65 do 75, szkockie matiesy medium od 95 do 105, selected od 105 do 115, szkockie matiesy zeszłoroczne 60.

Importowane holenderskie

od 58 do 60.

Importowane norweskie

matiesy islandzkie od 45 do 59, nowe SLOO od 40 do 41, stare SLOO od 30 do 35, VAAR 30.

Importowane islandzkie

oryginalne matiesy od 59 do 63.

Inne ryby franco wagon Gdynia, oclone:

norweskie śledzie świeże w lodzie 95 kg skrzynia — wyprzedane

norweskie mrożone śledzie skrzynka 50 kg netto — zł 23,—

norweskie dorsze zamrożone skrzynka 50 kg netto — zł 35,—

norweskie makrele zamrożone skrzynka 50 kg netto — zł 28,—

szwedzkie szproty świeże w lodzie 50 kg netto zł 18,50

polskie dorsze zamrożone 50 kg netto — zł 25,—

wędzone szproty szwedzkie za jeden kg zł 0.80

ryby z połowów dalekomorskich „Pomorza"

łosoś morski (dorsz niebieski) zamrożone skrzynia 50 kg netto — zł 28,—

dorsze skrzynia 50 kg netto — zł 30,—

leng (molwa) rodzina dorszy skrzynia 50 kg netto — zł 30,—

szczupak morski rodzina dorszy skrzynia 50 kg netto — zł 35,—

szelfisz (łupacz) rodzina dorszy skrzynia 50 kg netto — zł 27,—

raja — filety ze skórą — zł 30,—

okoń srebrny — zł 30,—.

PRZYWÓZ SZPROTÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Sezon dowozu świeżych szprotów w lodzie ze Szwecji zbliża się już ku końcowi. Przewiduje się jeszcze transporty do połowy marca, a w bardziej dogodnych warunkach do końca marca rb. Do portu rybackiego w Gdyni zawinęły w ubiegłym tygodniu następujące kutry ze szprotami świeżymi: dnia 6 lutego kuter „Vindy" 600 skrzyń, dnia 7 lutego rb. kuter „Bolinder" 660 skrzyń, tegoż dnia kuter „Gideon" 600 skrzyń oraz kuter „Roxy" 860 skrzyń. Dnia 10 lutego rb. kuter „Rex" 1.000 skrzyń i kuter „Sländer" 700 skrzyń. Dnia 11 lutego rb. kuter „Britania" 700 skrzyń i kuter „Astrea" 375 skrzyń szprotów i 175 skrzyń śledzików oraz kuter „Olaf" 680 skrzyń. Dnia 12 lutego rb. statek rybacki (trawler) szwedzki „Mats" brutto 256 ton rej. i 92 ton netto przywiózł 2.132 skrzyń szprotów. Wszystkie skrzynie zawierają każda po około 50 kg netto szprotów.

Należy podkreślić, że poruszona przez nas sprawa zatrudnienia przy przywozie polskich kutrów znalazła zrozumienie u firmy, trudniącej się importem szprotów świeżych ze Szwecji. Już wyjechały pierwsze polskie kutry z Gdyni celem zabrania z Göteborga szprotów szwedzkich. W najbliższym więc czasie dowiemy się, jaki był rezultat tej pierwszej próby uruchomienia własnych kutrów dla transportu importowanych szprotów.

Dnia 12 lutego rb. wypłynął z Göteborga kuter „GDY. 26", zabierając 400 skrzyń szprotów. Drugi kuter „GDY. 55" załaduje transport szprotów w dniu 15 lutego rb. Podróż z Göteborga do Gdyni przy pomyślnych warunkach trwa normalnie około 50 godzin.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH ŚWIEŻYCH I MROŻONYCH.

Dnia 31 stycznia rb. statek „Zeester" przywiózł z Yarmouth śledzie solone angielskie 1.968/1 oraz 200/2 beczek. Statek „Aage" przywiózł z Kopenhagi 872/1 i 39/2 beczek śledzi solonych (matiesów islandzkich). Dnia 2 lutego rb. statek „Jaederen" wyładował z Norwegii śledzi solonych 2.091/1 i 242/2 beczek.

śledzi zamrożonych 1.100 skrzyń, dorszy zamrożonych 26 skrzyń.

Wobec panujących w Norwegii burz połowy śledzi były bardzo małe, a do Gdyni nie nadszedł żaden transport śledzi świeżych w lodzie. Dopiero za sześć dni spodziewany jest transport śledzi w lodzie.

Dnia 9 lutego przybył statek „Puck" z 520/1 i 220/2 beczek śledzi solonych holenderskich. W tym samym dniu statek „Thore Hafte" wyładował z Norwegii śledzie zamrożone skrzyń 1.806 po 50 kg i śledzi świeżych w lodzie 1.825 skrzyń à 95 kg netto skrzynia. Ilość śledzi w skrzyni około 390 sztuk.

PIERWSZA FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W ESTONII.

Dla walki ze spadkiem cen na ryby w czasie sezonu połowów, postanowiono w Estonii zbudować fabrykę mączki rybnej dla przerobu śledzików i innych drobnych ryb. Fabryka ma być wykończona na połowę maja 1938 r.

RYBOŁÓWSTWO NA WYBRZEŻU BELGIJSKIM.

W 1937 r. na wybrzeżu belgijskim połowy ryb, wyłączając szproty, krewetki i śledziki, wynosiły 27 mil. kg wobec 24 mil. kg w 1936 r., wartości 86 mil. fr. (83). Przeciętna cena kilograma ryb wynosiła zatem 3,12 fr. w 1937 r. i 3,45 fr. w 1936 r. Połowy krewetek dały w 1937 r. 1,3 mil. kg, wartości 3,9 mil. fr. czyli 2,97 fr. za kg.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (15 II 38).

Pogłoski o nastąpić mającej zniżce cła na niektóre towary kolonialne (kawę, herbatę, ziele angielskie itd.) zostały przed kilku dniami zdementowane ze strony czynników miarodajnych. Tym samym stan niepewności, jaki istniał wśród importerów i hurtowników kolonialnych, został na pewien czas usunięty. Importerzy wstrzymali się od raptownej wyprzedaży towaru oclonego i zaczęli podejmować i clić nowe przesyłki. Zdementowanie pogłosek o zniżce cła nie zwalnia jeszcze importerów od zaniechania czujności w tym względzie, gdyż dotychczasowa praktyka nauczyła ich bardzo dużo odnośnie stałości pewnych przyrzeczeń względnie wyjaśnień w dziedzinie handlu importowego.

Pomimo zdementowania pogłosek o zniżce cła na towary kolonialne, sytuacja w handlu hurtowym jest nadal bardzo ciężka. Dowozy towarów kolonialnych wskutek niewłaściwego podziału kontyngentów przywozowych względnie kompensacyjnych są zawsze jeszcze większe od chłonności rynku. Skutek tego jest ten, że rynek nie może się w żaden sposób ustabilizować i ceny na poszczególne artykuły są wciąż bardzo chwiejne. W pewnych artykułach (śliwkach suszonych, sułtankach ameryk.) popyt jest znacznie większy od podaży. Wymienione artykuły sprzedawane są z dobrym zyskiem. Z braku jednak kontyngentu przywozowego ogólnego zarabiają na tych artykułach tylko firmy uprzywilejowane, t. j. te, które posiadają promesy kompensacyjne indywidualne. Do niedawna zarabiało się także ogólnie na wanilii. Ostatnio wydano jednak na artykuł ten pozwolenia przywozu poza plafonem i ta nadwyżka kontyngentu przywozowego spowodowała odrazu spadek ceny tak, iż obecnie artykuł ten sprzedawany jest po cenie kosztu własnego.

W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego zainteresowanie kupców krajowych na towary kolonialne jest nieco większe. Mimo tego obroty są bardzo małe i daleko odbiegają od obrotów w analogicznym okresie ubiegłego roku.

Kawa surowa:

Zbyt kawy bardzo słaby. Dowozy kawy większe od popytu. Firmy gdańskie chcąc pozbyć się swoich zapasów kawy, zaczęły ostatnio oferować kawę Rio 7 po cenie zł 3,10 za 1 kg. Naturalnie, że oferty te są sztuczne dla wywołania zwiększonego zainteresowania ze strony odbiorców krajów, w to nikt nie wątpi. Czy odniosą one swój skutek, trudno coś o tym powiedzieć. Importerzy gdańscy sądzą, że sztuczne zwiększenie zainteresowania umożliwi im podniesienie ceny w odpowiednim momencie i wyrówna koszty własne. Na skutek takiej polityki, importerzy gdyńscy wstrzymali się od sprzedaży kawy po zdeprecjonowanej cenie. Kawę Santos sprzedaje się po cenie zł 3,90 za kg, a lepsze gatunki po cenie zł 4,00 za kg. Zysk jest groszowy. Zbyt mały.

Ostatnie oferty cif Gdynia przedstawiają się na kawę „Victoria“ 7 23 sh. do 23/6 za worek 50 kg, a na Santos extra 37 sh.

Herbata:

Zapasy herbaty bardzo duże. Ostatnio niektórzy kupcy krajowi zaczęli kupować herbatę na spekulację. Pomimo tego ceny na herbaty są bardzo niskie i w niektórych wypadkach nie pokrywają kosztów własnych. Kształtują się one obecnie następująco: Cejlon zwykły 11,60—12,20 zł, Cejlon średni ok. 13,00—13,30 zł, Sumatra 11,80—12,00 zł. Ceny te należy rozumieć za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera.

Korzenie:

Ceny za pieprz lekko zwyżkowały na rynkach zagranicznych. Na rynku krajowym natomiast spadły o 10 gr na kg. Np. w zeszłym okresie sprawozdawczym wynosiły zł 2,90 za kg pieprzu czarnego, a obecnie tylko 2,80 zł loco magazyn importera (towar oclony). Pieprz biały sprzedawany jest po cenie zł 3,20—3,30 za kg. Ruch w handlu pieprzem średni. Cynamon — zbyt słaby, ceny kształtują się loco magazyn importera od 5,80—6,10 zł za 1 kg zależnie od gatunku. Sprzedaż odbywa się po cenie kosztu własnego. W handlu pimentem panuje spokój. Cena zł 5,80—5,90 za kg. Ceny za wanilię spadły ostatnio o 13—16%.

Masło kakaowe:

Na rynkach zagranicznych po chwilowej zwyżce ceny — nastąpiła z powrotem tendencja zniżkowa. Ceny spadły o 6 hfl. na 100 kg, tj. z 60,— na 54,— hfl. cif Gdynia. Pociągnęło to również za sobą obniżenie się ceny na rynku krajowym o 10—20 gr na kg. Obecne ceny wahają się w granicach 2,60—2,80 zł za 1 kg loco magazyn importera (towar oclony). Zbyt słaby. Zapasy średnie.

Owoce suszone:

Zapotrzebowanie na śliwki amerykańskie wzrasta z dnia na dzień z powodu nadchodzącego sezonu postnego. Ceny mają tendencję zwyżkową. Towaru jest na ogół brak. W innych owocach suszonych ruch słaby. Zapasy szczególnie w sułtankach są bardzo duże. Artykuł ten sprzedawany jest o 5% niżej od norm cennikowych (2,05—2,10 zł za kg). Jedynie sułtanki amerykańskie sprzedawane są po ce-

nie zł 2,18—2,20 za 1 kg. Koryntki sprzedaje się po 1,15—1,20 zł za kg przy odbiorze większych ilości. Cena za rodzynki elemskie wynosi 1,75 za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 2 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Gottland" z transportem owoców suszonych greckich. Dla Gdyni nadeszły wymienionym statkiem następujące ładunki: 2.520 worków fig i koryntek wagi ca 63.000 kg z Calamaty, 255 worków koryntek wagi ca 6.250 kg z Ctacolo, 57.000 kg rodzynek z Pireusu oraz 87.000 kg sułtanek z Izmiru. Dla Gdańska nadeszło: 4.500 kg koryntek z Calamaty.

s/s „Chorzów" zawinął do portu gdyńskiego dnia 2 lutego z transportem 1.578 kg herbaty.

Dnia 4 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Gunborg", który przywiózł dla importerów polskich z Turcji ca 50.000 kg orzechów oraz 6.000 kg rodzynek z Cypru.

s/s „Sicilia" przywiózł do Gdyni dnia 4 lutego transport 5.997 skrzyń cytryn włoskich, 55 worków migdałów włoskich i 400 worków rodzynek greckich.

Dnia 4 lutego nadszedł do Gdyni ładunek bananów dla gdyńskich dojrzewalni w ilości 56.500 kg. Transport przywiózł s/s „Wiborg II".

Następny transport bananów nadszedł dnia 12 lutego na s/s „Wiborg I" w ilości 65.500.

Dnia 14 lutego nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz hiszpańskich w bieżącym sezonie. Transport przywiózł s/s „Kenfig Pool". Transport liczy ponad 20.000 skrzyń tj. ca 1.000.000 kg. Jak wiemy, dotychczas nie udało się importerom polskim sprowadzić żadnej partii pomarańcz hiszpańskich. Będą to zatem pierwsze pomarańcze hiszpańskie na rynku polskim. Z owoców hiszpańskich udało się w bieżącym sezonie sprowadzić do Polski jedynie mniejsze partie winogron hiszpańskich, których gatunek był jednak bardzo słaby. Według przewidywań tutejszych kupców cena pomarańcz hiszpańskich kształtować się będzie w granicach 1,10 do 1,15 zł za 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Podobnie jak w ubiegłym okresie sytuacja w handlu owoców krajowych nie nastąpiła żadna zmiana. W dalszym ciągu panuje na rynku zastój, i mimo braku towaru nie ma zainteresowania. Dowóz jabłek krajowych spadł w ostatnim czasie do minimum. Ceny wahają się od 0.70—1,00 zł za kg.

Wskutek zmniejszonego importu w ostatnich dwu tygodniach pomarańcz palestyńskich owoc ten znalazł silniejsze zainteresowanie, co wykazała dość znaczna zwyżka cen. Mniejszym zainteresowaniem cieszą się pomarańcze włoskie, których cena spadła. Ceny mandarynek włoskich utrzymują się na dotychczasowym poziomie. Brak już prawie na rynku grapefruitów.

Pomarańcze palestyńskie sprzedawane są w hurcie po ca 1,10 zł kg. Pomarańcze włoskie 1,25—1,35 zł. Mandarynki włoskie 13—13,50 zł klatka. Cytryny włoskie para (360—390) 63—64 zł.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 stycznia do 12 lutego urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 9 przetargów, z których 6 przypada na Bałtyckie Aukcje Owocowe i 3 na Aukcje Owocowe w Gdyni.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
urządziły dnia 31 stycznia aukcję wystawiając:

2.698 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.936 klatek w cenie 1,20—1,27 zł kg
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 500 skrzyń w cenie 30—31 zł skrzynia
250 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 250 skrzyń w cenie 0,85—1.02 zł kg
50 skrzyń pomarańcz palest. transito — sprzedano 11 skrzyń w cenie 13 zł skrzynia
100 skrzynek daktyli marok. — sprzedano 100 skrzyń w cenie 14—14,25 zł skrzynia
80 worków orzechów ziemnych — sprzedano 80 worków w cenie 2.15 zł 1 kg

Na aukcji dnia 3 lutego wystawiono:

1.529 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 1.062 skrzyń w cenie 1,22—1,23 zł kg
1.200 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 11—13 zł klatka
1.626 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.626 skrzyń w cenie 29—31 zł skrzynia
200 skrzynek daktyli marok. — sprzedano 150 skrzynek w cenie 14 zł skrzynka
64 worków rodzynek z Cypru — sprzedano 32 worki w cenie 1,60 zł 1 kg
80 worków koryntek greckich — sprzedano 50 worków w cenie 1,17 zł 1 kg
15 worków migdałów włoskich — sprzedano 15 worków w cenie 7—7,05 zł 1 kg.

Na aukcji dnia 8 lutego wystawiono do przetargu:

3.061 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 2.667 klatek w cenie 1,22—1,30 zł kg
1.200 klatek mandarynek włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 12,50—12.80 zł klatka
1.800 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.350 skrzyń w cenie 29—32 zł skrzynka
1.550 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 1.550 skrzyń w cenie 1,05—1,08 zł kg
350 skrzynek daktyli marok. — sprzedano 100 skrzynek w cenie 14 zł skrzynka
40 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 40 skrzynek w cenie 1,90 zł 1 kg

200 worków rodzynek Eleme — wycofano
32 „ „ z Cypru — wycofano
10 „ migdałów włoskich — wycofano
30 „ koryntek greckich — sprzedano 30 worków w cenie 1,15 zł 1 kg
10 worków chleba świętojańskiego — sprzedano 10 worków w cenie 1,55 zł 1 kg.

W wymienionych wyżej aukcjach brało udział przeciętnie około 30 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły dnia 28 stycznia aukcję, na której wystawiły:

1.350 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.350 klatek w cenie 1,16—1,25 zł kg.

Dnia 31 stycznia wystawiono do przetargu:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.050 klatek w cenie 1,24—1,25 zł kg
300 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 300 skrzyń w cenie 1,01—1,02 zł kg.

Na aukcji dnia 3 lutego wystawiono:

800 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 800 klatek w cenie 1,20—1,25 zł kg
30 worków migdałów włoskich — sprzedano 30 worków w cenie 7,10 zł 1 kg.

Dnia 7 lutego wystawiono na aukcji:

1.968 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.968 klatek w cenie 1,25—1,28 zł kg.

Na aukcji dnia 9 lutego wystawiono:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 1,28—1.29 zł kg
158 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano (towar komisowy)
49 worków rodzynek z Cypru — sprzedano 49 worków w cenie 1,40 zł 1 kg.

Dnia 11 lutego wystawiono:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.200 klatek w cenie 1,29—1,30 zł kg
753 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 753 skrzyń w cenie 30,50—32 zł skrzynia
49 skrzyń cytryn włoskich — towar komisowy sprzedano po 24 zł skrzynię.

We wszystkich aukcjach udział kupców gdyńskich i z głębi kraju był bardzo liczny.

EKSPORTER ARABSKI W GDYNI.

W styczniu br. bawił w Gdyni syn jednego z poważniejszych plantatorów arabskich w Palestynie książę Abdul Majid Farouki z Jerozolimy. P. Farouki, który studiował w Oxfordzie zajmuje się obecnie sprzedażą pomarańcz z plantacyj ojca i w tym celu przybył do Polski. Wizyta jego miała na celu nawiązanie bezpośredniego kontaktu z importerami polskimi. Jak się dowiadujemy, już w roku ubiegłym rozpoczął p. Farouki swą pracę w handlu z dodatnim wynikiem, sprzedając bezpośrednio około 60.000 skrzyń pomarańcz. P. Farouki nawiązał z jednym z najpoważniejszych importerów polskich Związkiem Spółdzielni Spożywców „Społem" współpracę, oddając wymienionemu związkowi swój towar w komis.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Wskutek silniejszego zainteresowania, jakie znalazły zwłaszcza na rynku niemieckim cytryny włoskie, cena ich zwyżkowała. Limoni-Palermo 80% secunda i 20% Prima 300-tki i 360-tki notują w końcu stycznia 42—43 lirów za skrzynię. 360-tki i 490-tki po 50% notują ca 48 lirów. Same 490-tki ca 52 lirów.

Zwyżkowała również cena mandarynek włoskich na 145—155 lirów za 100 kg. Pomarańcze Blond notowane są w cenie 120—128 lirów za 100 kg.

Turcja.

Eksport rodzynek zajmuje w ogólnym eksporcie tureckim jedną z najpoważniejszych pozycyj. Z tego też powodu Turcja położyła silny nacisk na rozwój eksportu rodzynek. Winnice tureckie zajmują obszar ca 70.000 ha z czego ca 60.000 ha przypada na plantacje rodzynek. Gdy jeszcze w latach 1923—1932 zbiory rodzynek wynosiły przeciętnie około 45.000 ton, to już w następnym okresie 1933—1937 wynoszą około 65.000 ton. Wprawdzie ostatni rok 1937 dał tylko 42.000 ton, to jednak widzimy stały wzrost zbiorów i jednocześnie eksportu. W zrozumieniu znaczenia tego eksportu dla kraju rząd turecki zestandaryzował eksport tego artykułu wyznaczając mu sortyment określony cyframi 6—12. Zwrócono również uwagę na opakowanie towaru, któremu nadano także formę standaryzacyjną. Badając dalej rozwój eksportu tego artykułu widzimy, że zajmuje on obecnie ca 95% produkcji. Do najważniejszych odbiorców należą: Niemcy, Anglia, Holandia, Czechosłowacja, Francja, Włochy, *Polska,* Belgia i Egipt.

PRZYWÓZ OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO NIEMIEC w latach 1935, 1936, 1937.

Według statystyki sporządzonej przez Hamburger Fremden-Blatt przywóz do Niemiec owoców południowych w latach 1935, 1936, 1937 wynosił kolejno 5.306.647, 5.831.035, 3.960.339 *kwintali* wartości 143.907, 148.680, 120.512 *tys.* RM., w tym bananów — 680.345, 1.257.116, 1.461.455 kwintali wartości 17.595, 27.311, 31.320 tys. RM.; pomarańcz — 2.395.599, 2.672.625, 947.007 kwintali wartości 51.369, 50.307, 24.690 tys. RM.; cytryn — 597.170, 741.102, 591.887 kwintali wartości 12.248, 13.519, 14.383.

Charakterystyczny jest spadek przywozu orzechów kokosowych z 92.090 w 1935 r. na 29.251 i 1.897 kwintali w latach następnych.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 28 lutego 1938 r. | NR 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie kolejności przy pośrednictwie pracy robotników portowych

Zagadnienie pracy w porcie ma duże znaczenie socjalne i gospodarcze, jest ono odmienne od wszystkich innych dziedzin pracy w Polsce, toteż winno być ono odrębnie traktowane i rozpatrywane z uwzględnieniem tych kryteriów, które decydują o rozwoju portu morskiego.

Wprowadzone w życie w 1934 roku rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, normujące pracę robotników portowych w Gdyni, spowodowało duże trudności dla portu, wywołane tym, że rozporządzenie przekreśliło prawo pracodawcy dobierania sobie pracownika fizycznego, zdolnego do wykonania zleconej mu pracy, a zmusiło do zatrudnienia robotnika portowego, nadesłanego w kolejności przez Biuro Pośrednictwa Pracy, bez względu na to, czy nadaje się on do takiej pracy, czy też nie. System kolejności zatrudnienia nie ma zastosowania w żadnym z portów zagranicznych państw, posiadających podobny do polskiego system gospodarczy jak np. w portach holenderskich i belgijskich, które posiadają za sobą doświadczenie wieków i nie uważały za możliwe wprowadzenie kolejności zatrudnienia. Te porty pozostawiają pracodawcy prawo swobodnego doboru robotnika portowego, a temu ostatniemu możność współzawodnictwa, specjalizowania się i stabilizowania na pewnym i stałym poziomie życiowym.

Czteroletnie doświadczenie wykazało, że wprowadzona zasada kolejności zatrudnienia spowodowała znaczne straty dla państwa, pracodawcy i robotnika. Kolejność zatrudnienia wywołała bowiem stały spadek wydajności pracy, który wyraża się w 1936 roku w stosunku do 1932 roku aż 49,6%.

Zadaniem każdego portu jest takie usprawnienie przeładunku, aby mógł się odbywać jak najszybciej, jak najtaniej i bez uszkodzenia towaru. To są główne elementy, zapewniające portowi dobrą opinię i konkurencyjność, a tym samym i jego rozwój. Elementy te obecnie są nieosiągalne w Gdyni, gdyż mała wydajność pracy przedłuża i podraża przeładunek.

Zatrudnianie robotników w kolejności uniemożliwia specjalizację w stosunku do poszczególnych towarów, które z natury rzeczy wymagają różnych sposobów manipulacji, a niepodobieństwem i rzeczą bezcelową jest szkolenie wszystkich robotników we wszystkich specjalizacjach. Dotychczas możliwym było wprowadzenie 4 grup fachowych (sztauerzy, drobnicowi, węglowi i drzewni). Nawet stosowanie kolejności w tych grupach nie jest wystarczające, co wykazuje następujący przykład: do grupy drobnicy należą takie dwa artykuły jak dykta i jaja. Przy przeładunku dykty dopuszczalne jest przerzucanie i szybkie opuszczanie towaru, bo to mu nie szkodzi, a zyskuje się na czasie; jaja takiego obchodzenia się nie znoszą. I oto obserwujemy, że robotnik z grupy drobnicowych, pracujący przez jakiś czas przy towarach niekruchych, a następnie przydzielony do przeładunku jaj, zapomina, z jakim artykułem ma do czynienia

i rzuca skrzynkę jaj, powodując nie tylko straty materialne, ale i moralne dla opinii o porcie również i poza granicami kraju.

Kolejność zatrudnienia robotników nie tylko obniża wydajność pracy robotnika na skutek braku niezbędnej wprawy w pracy, ale również naraża go na straty materialne, wynikające z niemożności podniesienia stanu ilościowego przeładunku w porcie przez bardziej intensywny rozwój tranzytu do innych państw w zapleczu, bo przeładunek w niemieckich portach kalkuluje się lepiej. Poza tym kolejność zatrudnienia przez Biuro Pośrednictwa Pracy naraża robotnika na bezcelową stratę czasu, na wyczekiwanie swej kolejki nieraz przez całą dobę, gdyż Pośrednictwo Pracy nie wie, kiedy przybije statek do nabrzeża i kiedy robotnik będzie mógł rozpocząć pracę. Wyczekiwanie zaś powoduje utratę sił fizycznych i psychicznych robotnika i jego znużenie, co również odbija się niekorzystnie na wydajności pracy. Uniknąć tych ujemnych skutków nie jest trudno w wypadku, gdy pomiędzy robotnikiem i pracodawcą jest bezpośredni kontakt i gdy robotnik jest w możności zawczasu dowiedzieć się u pracodawcy, kiedy i gdzie ma się stawić do pracy.

Swoboda doboru robotnika portowego w konsekwencji swej spowoduje dla robotnika stałość zatrudnienia a tym samym dochodów, podniesie jego obowiązkowość i etykę pracy, umożliwi współzawodnictwo, co jest głównym czynnikiem wszelkiego postępu, a pracodawcy da możność przeprowadzenia racjonalnej kalkulacji kosztów przeładunku i wyrabianie fachowców spośród robotników portowych.

Obecnie obowiązujący system pośrednictwa według kolejności zgłoszeń robotników o pracę, siłą faktu zmusza ich do pozostawania na poziomie niewykwalifikowanego robotnika. W przeciwieństwie do tego, system wolnego doboru robotnika daje temu ostatniemu możność wyspecjalizowania się i podniesienia nie tylko swego zarobku ale i w hierarchii społecznej przez awansowanie na wagowego, kipera: skór surowych, bawełny, wełny i innych towarów. W portach zagranicznych te kategorie pracowników rekrutują się spośród robotników portowych drogą ich stopniowego specjalizowania. W Gdyni pracodawcy zmuszeni są do sprowadzania fachowców zagranicznych, ponosząc z tego powodu duże koszty.

W interesie robotnika jak i pracodawcy leży, aby przede wszystkim czuwać nad tym, aby kontyngent robotników portowych utrzymany był na poziomie, wymaganym przez rozmiary pracy w porcie, aby zatrudnienie robotnika odbywało się równomiernie w drodze żywej rotacji oraz, aby prawa i interesy robotnika nie były naruszane przez niesolidne przedsiębiorstwa portowe. Do przestrzegania tych zasad powołana jest Komisja Kwalifikacyjna i Inspektor Pracy.

Zrozumienie powyższych motywów było, naszym zdaniem, przyczyną wystąpienia Rządu z projektem nowej ustawy o pracy robotników portowych w Gdyni, która ma na celu usunięcie błędów obecnie obowiązującej ustawy, a tym samym usprawnienie przeładunku portowego i zapewnienie Gdyni konkurencyjności wobec portów obcych.

Waga, jaką do tego zagadnienia przywiązuje nasze ciało ustawodawcze, potwierdzona została przybyciem ostatnio do Gdyni specjalnej wycieczki posłów na Sejm, która zaznajomiła się na miejscu z warunkami pracy w porcie oraz odbyła szereg konferencyj z przedstawicielami pracodawców i pracobiorców portowych. Spodziewać się wobec tego należy, iż to niezmiernej wagi zagadnienie zostanie po kilku latach nieudanej próby należycie rozwiązane.

Praca polskiej floty handlowej w roku 1937

Praca polskich towarzystw żeglugowych bez uwzględnienia przewozów na linii Konstanca — Palestyna, oraz przewozów na zafrachtowanych trampach obcych linij południowo-amerykańskiej i meksykańskiej towarzystwa G. A. L. Ż. objęła 1.646.055 ton metrycznych, wobec 1.397.337,5 ton przewiezionych w roku poprzednim. Stanowi to wzrost o 18%, większy nawet niż w roku poprzednim, który wyniósł około 17%. Oto obraz wzrostu przewozów polskiej floty handlowej w ciągu pięciu lat ostatnich:

1933	—	861.340 ton metr.
1934	—	962.367
1935	—	1.196.190
1936	—	1.397.337,5
1937	—	1.646.055

Jak już wynika z powyższego ten nieustający wzrost przewozów coraz mniej się mieści w statystyce bandery polskiej: praca towarzystw wyrasta coraz więcej z ram zakreślonych własnym tonażem: obcy tonaż w time charter frachtują już nie tylko przedsiębiorstwa żeglugi liniowej, jak G. A. L. Ż., które utrzymuje kombinowaną linię Gdynia — Nowy York — porty Gulfu samymi statkami zafrachtowanymi, lecz również towarzystwo wyspecjalizowane w przewozach węgla, Polskarob. Są to bez wyjątku substytuty za statki polskie, istniejące już, — ale na stoczniach okrętowych.

Koniunkturalna drożyzna nowego tonażu i małe możliwości wyboru wobec przeciążenia stoczni nie powstrzymały tak naturalnego w tych warunkach budownictwa nowych statków: zamówionych zostało 7 statków na stoczniach zagranicy i W. M. Gdańska, w tym 6 liniowych (2 dla Żeglugi Polskiej, już wy-

kańczane, 2 dla linii południowo-amerykańskiej G. A. L. Ż., 2 dla linii meksykańskiej G. A. L. Ż.), oraz 1 tramp dla Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob), wreszcie zapewnione zostało zamówienie jednego statku Żeglugi Polskiej, dla linii bałtyckiej na reorganizującej się i rozbudowywanej Stoczni Gdyńskiej S. A.

Przewaga w tym programie budowy statków liniowych nad trampami znajduje wymowną podstawę w liczbach porównawczych rozwoju przewozów linij regularnych i statków — trampów w ostatnich czterech latach:

	linie regularne	trampy
1934	298.214	664.153
1935	346.035	850.155
1936	478.403	918.934,5
1937	627.208	1.018.847

W ostatnich dwu latach uderzająco szybki jest rozwój żeglugi liniowej w porównaniu z trampami: w ostatnim roku względny wzrost przewozów na liniowcach wyniósł 31,1 proc., dla trampów był on już tylko 10,87 proc.

Pomiędzy poszczególne towarzystwa żeglugi przewozy na statkach polskich podzieliły się w ostatnich trzech latach jak następuje:

	1935	1936	1937
Żegluga Polska S. A.	614.228	761.434	973.478
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.	91.268	109.317	118.795
Gdynia-Ameryka Linie Żegl.	33.127	55.005	86.700
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob)	457.567	471.581,5	467.082

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypadło 1.107.252 ton, na import 470.034 ton, na tranzyt morski 9.624 ton i na przewozy między portami zagranicy — 59.145 ton.

Przewozy *Żeglugi Polskiej S. A.* wykazały względem poprzedniego roku wzrost o 28%. Linie Żeglugi Polskiej przewiozły razem 421.713 ton towarów (wzrost 34%), w tym w eksporcie 238.554 t. (wzrost 27%), w imporcie 159.880 ton (wzrost 43%), w tranzycie morskim 9.624 t. (wzrost 17%), między portami zagranicy 13.655 t. (wzrost 89%).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 551.765 t. ładunków (wzrost 23%), w tym eksportowych 303.032 t. (wzrost 22%), importowych 225.772 t. (wzrost 25%), między portami zagranicy 22.961 t. (wzrost 26%).

Statki *Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego* również wykazały wzrost przewozów względem roku poprzedniego. Eksportowych ładunków było 79.273 t., importowych 39.522 t. Na obu liniach angielskich było eksportu 78.235 t., importu 38.744 t., reszta — to przewozy na linii Gdynia — Havre, z zawinięciem do Dunkierki, w tym 1.038 t. towarów eksportowych i 778 t. importowych. Ta ostatnia linia, należy mieć to na względzie, służy w pierwszym rzędzie przewozowi emigrantów, poza tym jest ona kombinowana, to znaczy statek zawija również do jednego z portów angielskich — Londynu, Harwich lub Dover.

Towarzystwo *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe* wykazało największy względny wzrost przewozów, jak zresztą w poprzednich latach, — tym razem o 58%, nawet o ile chodzi o przewozy wyłącznie we własnym tonażu. W tym roku obcy, frachtowany tonaż — substytuty budujących się statków polskich tego towarzystwa bowiem weszły na wszystkie trzy linie towarzystwa, a mianowicie:

Na linii północno-amerykańskiej ładunki eksportowe zabierały do N. Yorku również dwa statki linii meksykańskiej tegoż towarzystwa, zawijające regularnie do Nowego Yorku w kierunku wyjściowym z Gdyni.

Na linii meksykańskiej statków polskich w ogóle jeszcze nie było.

Na linii południowo-amerykańskiej nawet większą część ładunku eksportowego załadowały dodatkowo zafrachtowane statki.

Oto prowizoryczne dane dotyczące przewozów na liniach G. A. L. Ż.

Linia północno-amerykańska: przewieziono na polskich statkach 40.737 ton towarów, w tym w eksporcie 25.921 t., w imporcie zaś 14.816 ton.

Linia południowo-amerykańska: przewieziono wszystkiego 86.822 ton, w tym eksportowych ładunków 39.649 t., importowych 47.173 ton, na polskich statkach ogółem przewieziono 45.963 ton, w tym w eksporcie 15.919 ton, w imporcie 30.044 ton.

Pasażerów przewieziono wszystkiego (dane prowizoryczne!) 21.486 wobec 17.339 w roku 1936, linia północno-amerykańska 12.364, południowo-amerykańska 9.122.

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe również wykazuje poza przewozami własnego tonażu przewozy na statkach czarterowanych okresowo i to w wysokiej pozycji 206.367,5 ton metrycznych.

Powyższe ogólne zestawienie najdobitniej wskazuje, w jak dużej mierze rozbudowa własnej floty handlowej jest koniecznością życiową. Nawet bez uwzględnienia skromnego udziału bandery polskiej w handlu przez porty obszaru celnego Rzeczypospolitej, z samego rozpatrzenia bieżącej pracy czterech własnych towarzystw żeglugowych wynika, że towary poruczone przez ekspedytorów tym towarzystwom nie mieszczą się w ich tonażu. Tu już nie handel idzie za banderą, lecz sam ten handel toruje dla niej szerokie drogi dalszego rozwoju. *KLT.*

POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor powrócił w dniu 22 lutego br. z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

24 lutego odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa naszej Izby dra K. Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego posiedzenia Sekcja wysłuchała sprawozdania Dyrektora Dr. J. Kulikowskiego o stanie finansowym gospodarki Izby za rok 1937 na podstawie dokonanych zamknięć rachunkowych. Ze sprawozdania tego wynika, że stan finansowy Izby w roku 1937, pomimo ubytku jednego z poważnych źródeł dochodu, jakim były zakłady badania masła eksportowego, prowadzone przez Izbę, przedstawia się dodatnio. co pozwoliło na wzmożenie działalności Izby. Następnie Sekcja przyjęła do zatwierdzającej wiadomości złożony jej projekt sprawozdania rocznego z sytuacji w przemyśle okręgu izbowego, po czym omówiła szereg aktualnych zagadnień. dotyczących położenia przemysłu w okręgu izbowym, oraz warunków jego pracy.

Ożywioną dyskusję wywołało przedstawione przez Wiceprezesa Inż. A. Dziedziula zarządzenie Ministerstwa Rolnictwa o wyrobie cegły sposobem ręcznym i wypalaniu jej w piecach polowych dla celów osadnictwa na Pomorzu w związku z wykonaniem reformy rolnej. Zaznaczyć należy, że w sprawie tej po wydaniu wspomnianego zarządzenia, Izba nasza interweniowała w Ministerstwie Przemysłu i Handlu oraz na terenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

W wyniku dyskusji ustalono,

1) że wobec szeroko rozbudowanego i zmodernizowanego przemysłu ceramicznego budowa pieców polowych wydaje się być akcją wybitnie podważającą ten przemysł,

2) że cegła wyrobu polowego jest tak marnego gatunku w porównaniu do gatunku cegły wyrabianej przez zakłady ceramiczne, iż nie stoi to w żadnym stosunku z uzyskanymi korzyściami budżetowymi Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych i

3) że wyrób cegły sposobem chałupniczym wybitnie powiększy bezrobocie na Ziemiach Zachodnich.

Wobec tego Izba winna nadal zabiegać u Pana Ministra Przemysłu i Handlu oraz Panów Wojewodów Pomorskiego i Poznańskiego o wzięcie w obronę tutejszego przemysłu przed jego wybitnym osłabieniem i demodernizacją.

WIZYTACJA PRZEZ DYREKTORA IZBY ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W GRUDZIĄDZU.

Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski w związku z pobytem swoim w Grudziądzu w dniu 18 lutego zwiedził razem z Naczelnikiem Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewskim i Prezydentem miasta p. Włodkiem fabrykę wyrobów gumowych „PePeGe". Następnie odbyła się w gmachu Zarządu Miejskiego konferencja z udziałem prezesa Sądu Okręgowego i przedstawicieli zainteresowanych czynników rządowych i samorządowych poświęcona m. in. omówieniu warunków pracy tej fabryki. Podczas wizytacji i konferencji ustalono, że fabryka „PePeGe" rozwija swą produkcję w sposób zadawalający, a zwiększając jej różnorodność i czyniąc nowe inwestycje zyskuje również możliwości rozwoju działalności eksportowej. Zwrócono uwagę na pomyślny rozwój produkcji obuwia gumowego, taniego obuwia skórzanego, galanterii gumowej i innych artykułów. Stwierdzono również wysoki gatunek produkowanych przez fabrykę „PePeGe" opon rowerowych. Poza omówieniem warunków produkcji zwrócono również uwagę na znaczenie uruchomienia fabryki „PePeGe" pod względem socjalnym, gdyż fabryka doprowadziła w sezonie zatrudnienie do 1.500 osób, pomimo utrudnień, na które napotykała w swej działalności. W wyniku konferencji ustalono konieczność utrzymania fabryki w ruchu co najmniej na poziomie obecnym.

Dyrektor J. Kulikowski odbył również konferencję z dyrekcją fabryki narzędzi rolniczych „Unia", przy czym stwierdził pomyślny stan zatrudnienia w zakładach firmy, które podniosło się w ostatnich czasach w związku z uzyskaniem nowych zamówień. Omówiony został również stan eksportu wyrobów firmy. który rozwija się pomyślnie, oraz trudności, na jakie napotyka eksport do niektórych krajów clearingowych.

Poza tym Dyrektor Izby odwiedził Gimnazjum Kupieckie w Grudziądzu, dla którego. celem zabezpieczenia normalnego rozwoju, Izba nabyła sąsiadujący z gmachem gimnazjalnym, plac na boisko.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU STYCZNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu styczniu 1938 r. osiągnęły 801.573,5 ton wobec 667.241,9 ton w miesiącu styczniu 1937 r., 748.668,5 ton w miesiącu styczniu 1936 r. oraz 795.794.2 ton w ub. miesiącu grudniu 1937 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 roku, poważny 20,1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca stycznia 1937 roku, oraz nieco mniejszy 7,1%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem styczniem 1936 roku.

Od szeregu lat pierwsze miesiące roku wykazują najmniejsze obroty towarowe (podobnie jak miesiąc czerwiec każdego roku). Dzieje to się przede wszystkim na skutek zmian czysto sezonowych, ekspiracji szeregu dostaw towarowych, największego nasilenia sztormów zimowych oraz zamarzania szeregu portów, położonych bardziej na północ. Początek roku 1938 zaczął się w porcie gdyńskim bardzo poważnymi obrotami, o tempie wzrostu nie notowanym w początkach poprzednich lat.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (801.573,5 ton) złożył się przywóz zamorski — 158.181,8 ton oraz wywóz zamorski — 643.391,7 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu styczniu br. wykazuje bardzo poważne rezultaty nie notowane dotychczas w okresie ostatnich paru lat. Przywóz zamorski (158.181,8 ton) miesiąca sprawozdawczego wykazuje poważny 30.7% wzrost w porównaniu z miesiącem styczniem 1937 r. (121.036,6 ton), jeszcze poważniejszy gdyż 62,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca stycznia 1936 roku (97.117,1 ton) oraz nieznaczny 10,3%-owy spadek w porównaniu z prawie że rekordowym przywozem miesiąca grudnia 1937 roku (176.337,1 ton).

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu styczniu br. w porównaniu z miesiącem grudniem 1937 r. (w nawiasie dane importu zamorskiego za miesiąc grudzień ub. r.) spowodowały pozycje: nasion różnych — 119 t. (143 t.), nasion oleistych — 3.894 t. (4.864 t.), owoców świeżych — 3.794 t. (8.206 t.), owoców suszonych — 565 t. (819 t.), konserw owocowych — 8 t. (35 t.), orzechów i migdałów — 96 t. (296 t.), kawy — 290 t. (363 t.), korzeni — 110 t. (128 t.), roślin i mater. roślinnych — 75 t. (96 t.), żywicy — 905 t. (927 t.), śledzi solonych — 3.149 t. (4.605 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 10.221 t. (13.913 t.), pirytów — brak (2.060 t.), asfaltu — 24 t. (35 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 236 t. (260 t.), tranu — 182 t. (337 t.), napojów alkoholowych i innych — 56 t. (156 t.), tytoniu — 227 t. (483 t.), farb — 35 t. (79 t.), przetworów chemicznych — 155 t. (343 t.), fosforytów — 16.410 t. (23.197 t.), bawełny — 8.878 t. (11.714 t.), przędzy bawełnianej — 113 t. (137 t.), lnu, konopi, sizalu i innych włókien roślinnych — 13 t. (61 t.), kauczuku — 718 t. (727 t.), żelaza surowego — 237 t. (1.403 t.), metali różnych — 328 t. (346 t.), złomu żelaznego — 75.689 t. (81.640 t.) oraz miedzi — 1.618 t. (2.324 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek importu owoców świeżych, rud różnych i wypałków pirytowych, fosforytów, złomu żelaznego, bawełny oraz zupełny zanik importu pirytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Zwiększył się natomiast w miesiącu styczniu br. w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 r. import: ryżu surowego — 5.699 t. (661 t.), herbaty — 118 t. (113 t.), śledzi świeżych — 3.977 t. (1.873 t.), olei — 131 t. (103 t.), smoły i smarów — 215 t. (148 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 874 t. (603 t.), siarki — 967 t. 503 t.), garbników — 784 t. (751 t.), skór — 3.180 t. (2.514 t.), wełny — 1.726 t. (1.534 t.), odpadków wełnianych — 130 t. (93 t.), odpadków bawełny — 296 t. (162 t.), juty — 1.452 t. (755 t.), szmat — 1.042 t. (762 t.), wyrobów gumowych — 59 t. (42 t.), papieru i makulatury — 1.250 t. (995 t.), papy i tektury — 29 t. (brak), celulozy — 554 t. (537 t.), cyny — 100 t. (83 t.), cynku — 305 t. (brak), wyrobów żelaznych i metalowych — 780 t. (293 t.), maszyn, aparatów i części — 843 t. (639 t.), części wagonów i lokomotyw — 339 t. (225 t.) oraz samochodów, motocykli i części — 821 t. (179 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost importu ryżu surowego oraz śledzi świeżych.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu styczniu 1938 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem grudniem 1937 roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Styczeń 1938 r.	Grudzień 1937 r.	Styczeń 1937 r.
Nasiona różne	98	143	119
nasiona oleiste	3.894	4.864	5.725
ryż surowy	5.699	661	18
owoce świeże	3.794	8.206	5.212
owoce suszone	565	819	216
konserwy owocowe	8	35	2
orzechy i migdały	96	296	19
kawa	290	363	401
herbata	118	113	115
kakao	305	309	354
korzenie	110	128	70
rośliny i materiały roślinne	75	96	15
żywica	905	927	290
śledzie świeże	3.977	1.873	826
śledzie solone	3.149	4.605	1.431
rudy różne i wypałki pirytowe	10.221	13.913	15.159
piryty	—	2.060	—
oleje	131	103	457

smoła i smary	215	148	13
asfalt	24	35	51
tłuszcze i oleje rośl.	236	260	212
tłuszcze zwierzęce surowe	874	605	1.145
tran	182	337	209
napoje alkoholowe i inne	56	156	49
tytoń	227	483	67
siarka	967	303	45
farby	35	79	9
przetwory chemiczne	155	343	124
garbniki	784	731	656
fosforyty	16.410	23.197	10.177
żużle Thomasa	—	—	84
skóry	3.180	2.514	2.376
wełna	1.726	1.534	2.489
odpadki wełny	130	93	48
przędza wełniana	15	9	82
bawełna	8.878	11.714	7.447
odpadki bawełny	296	162	155
przędza bawełniana	113	137	114
len, konopie, sizal i inne	13	61	46
juta	1.452	755	1.292
szmaty	1.042	762	1.342
kauczuk	718	727	351
wyroby gumowe	59	42	65
papier i makulatura	1.250	995	1.397
papa i tektura	29	—	1
celuloza	554	537	1.536
żelazo surowe	239	1.403	868
metale różne	328	346	339
złom żelazny	75.689	81.640	52.585
miedź	1.618	2.324	1.400
cyna	100	83	82
cynk	305	—	—
wyroby żelazne i metalowe	780	293	240
maszyny, aparaty i części	843	639	379
części wagonów i lokom.	339	225	215
samochody, motocykle i części	821	179	434
różne	4.065	2.954	2.314
Razem	158.182	176.337	121.037

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (643.391,7 ton) wykazuje 17.7%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem styczniem 1937 r. (546.205,3 ton), nieznaczny 1,3%-owy spadek w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r. (651.551,4 ton) oraz równie nieznaczny 3.9%-owy spadek w porównaniu z miesiącem grudniem 1937 roku (619.457,1 ton).

Podobnie jak i przywóz również i wywóz daje dobre rezultaty. Spadek zaś wykazuje wyłącznie w porównaniu do poprzednich rekordowych wyników wywozu w 1936 r. (styczeń) oraz równie poważnych obrotów miesiąca grudnia ub. roku.

Decydujący wpływ na wzrost wywozu zamorskiego w mies. styczniu br. w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 r. wywołały przede wszystkim dwie pozycje grupy mineralnej: węgiel bunkrowy — 68.793 t. (59.554 t.) oraz koks — 20.241 t. (11.223 t.)

Poza grupą mineralną wzrosły pozycje (w nawiasie dane za m. grudzień 1937 r.): zboże — 2.875 t. (45 t.), strączkowe — 40 t. (30 t.), mąka ryżowa — 74 t. (25 t.), ryż wyłuszczony — 482 t. (238 t.), masło — 985 t. (796 t.), cement — 8.364 t. (3.987 t.), cukier — 4.621 t. (3.165 t.), makuchy — 1.112 t. (448 t.), przetwory chemiczne — 276 t. (126 t.), karbid — 163 t. (108 t.), biel cynkowa — 405 t. (334 t.), skóry — 268 t. (12 t.), tkaniny — 432 t. (394 t.), bawełna i odpadki — 614 t. (546 t.), drzewo tarte — 26.450 t. (7.514 t.), klepki — 88 t. (24 t.), dykty i forniery — 1.212 t. (743 t.), papier — 482 t. (220 t.), żelazo handlowe — 6.634 t. (4.786 t.), oraz szyny kolejowe — 1.559 t. (brak).

Spośród powyższych pozycyj na szczególne podkreślenie zasługuje poważny wzrost wywozu zboża, drzewa tartego, żelaza handlowego oraz szyn kolejowych.

Do pozycyj, których wywóz w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 r. należą przede wszystkim: mąka — brak (110 t.), słód — 581 t. (1.020 t.), ziemniaki — 224 t. (1.773 t.), owoce świeże — 4 t. (16 t.), warzywa — 1.430 t. (2.177 t.), nasiona i rośliny — 661 t. (712 t.), szynki i inne pekl. — 108 t. (197 t.), bekony — 1.578 t. (1.990 t.), drób i ptactwo bite — 63 t. (344 t.), jaja — 10 t. (1.227 t.), sól kuch. i przem. — 15 t. (65 t.), węgiel kamienny — 463.549 t. (466.524 t.), smoła i pak smołowy — 5.620 t. (5.948 t.), konserwy warzyw — 144 t. (308 t.), przetwory mięsne — 1.051 t. (1.745 t.), salmiak — 51 t. (151 t.), bale, słupy, kopalniaki — 10.383 t. (14.208 t.), wyroby z drzewa — 798 t. (918 t.), meble gięte — 212 t. (396 t.), wyroby koszykarskie — 86 t. (213 t.), papa i tektura — 258 t. (464 t.), żelazo surowe — brak (563 t.), blacha żelazna i stalowa — 408 t. (963 t.), metale różne — 91 t. (290 t.), wyroby żelazne i metalowe — 407 t. (2.379 t.), rury żeliwne i żelazne — 932 t. (3.548 t.), cynk — 954 t. (2.332 t.), blacha cynkowa — 367 t. (681 t.), oraz naczynia emaliowane — 250 t. (296 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu ziemniaków, jaj, rur żeliwnych i żelaznych oraz cynku. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu styczniu 1938 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku, oraz miesiącem grudniem 1937 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Styczeń 1938 r.	Grudzień 1937 r.	Styczeń 1937 r.
Zboże	2.875	45	1
strączkowe	40	30	118
mąka ryżowa	74	25	390
mąka		110	102
mąka pastewna			203

ryż wyłuszczony	482	238	11
słód	581	1.020	2.322
ziemniaki	224	1.773	180
owoce świeże	4	16	105
warzywa	1.430	2.177	1
konserwy owocowe	5	—	—
nasiona i rośliny	661	712	522
szynki i inne peklow.	108	197	1.078
bekony	1.578	1.990	1.354
drób i ptactwo bite	63	344	77
jaja	10	1.227	361
masło	985	796	358
cement	8.364	3.987	20
sól kuch. i przem.	15	—	65
węgiel kamienny	463.549	466.524	424.511
węgiel bunkrowy	68.793	59.554	40.005
koks	20.241	11.223	17.853
smoła i pak smołowy	5.620	5.948	5.033
oleje i parafina	1	12	3
tłuszcze zwierzęce	9	1	540
konserwy warzyw	144	308	142
przetwory mięsne	1.051	1.745	1.340
cukier	4.621	3.165	—
napoje alkoholowe	9	18	3
makuchy	1.112	448	1.221
wytłoki buraczane	—	—	2.328
przetwory chemiczne	276	126	70
soda	3	—	4
salmiak	51	151	5
karbid	163	108	353
farby	—	6	29
mączka kostna	—	195	—
biel cynkowa	405	334	604
sól potasowa	—	410	2.100
saletra	—	—	16
siarczan amonu	—	7.010	5.868
skóry	268	12	188
tkaniny	432	394	481
bawełna i odpadki	614	546	427
bale, słupy i kopalniaki	10.383	14.208	—
drzewo tarte	26.450	7.514	14.273
wyroby z drzewa	798	918	349
klepki	88	24	—
dykty i forniery	1.212	743	1.130
meble gięte	212	396	370
wyroby koszykarskie	86	213	114
papier	482	220	400
papa i tektura	258	464	165
celuloza	—	—	150
żelazo surowe	—	563	625
żelazo handlowe	6.634	4.786	4.904
blacha żel. i stalowa	408	963	2.541
metale różne	91	290	244
wyroby żel. i metal.	407	2.379	2.847
szyny kolejowe	1.559	—	3
rury żeliwne i żelazne	932	3.548	1.730
cynk	954	2.332	584
blacha cynkowa	367	681	366
naczynia emal. blasz.	250	296	107
różne	6.960	5.939	4.978
Razem	643.392	619.457	546.205

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost ilości oraz spadek pojemności statków. Przyszło bowiem 505 (490) statków o pojemności 476.885 n. r. t. ((482.824 n. r. t.), wyszło zaś 503 (494) statki o pojemności 474.161 n. r. t. (483.287 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Norwegia, Finlandia, Łotwa, Anglia, Włochy, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., W. M. Gdańsk, Jugosławia, Panama, oraz Francja.

Spośród powyższej kolejności bander należy podkreślić przede wszystkim pozostawanie na dawnych miejscach czterech pierwszych bander. Przesunęły się natomiast bandery: norweska z 6 miejsca na 5, fińska z 7 na 6, łotewska z 11 miejsca na 7, angielska z 5 na 8, włoska z 8 na 9. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu styczniu 1938 r. wyniósł 944.3 n. r. t. (985.4 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie wyniósł 55.5 godzin (48.7 godzin). Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 54 (59).

Ruch statków w miesiącu styczniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

RUCH STATKÓW

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	55	55 305	54	56.676
W. M. Gdańsk	6	1.556	5	1·478
Anglia	19	36·415	16	32.548
Dania	66	45.717	68	47.891
Estonia	16	10·756	17	11.551
Finlandia	35	37.414	36	38.594
Francja	1	1·182	—	—
Grecja	8	18.882	8	18.039
Holandia	14	7·107	14	7.031
Jugosławia	1	1.135	1	1.135
Łotwa	24	34·843	25	35.383
Niemcy	57	46·675	56	49.106
Norwegia	46	44.464	45	41.314
Panama	1	695	1	695
Stany Zjedn· Am. P.	10	31.158	8	24.919
Szwecja	137	75.525	140	75.165
Włochy	8	26·197	9	30.777
Z. S. R. R.	1	1.859	1	1.859
Razem	505	476.885	503	474.161

Ruch pasażerów, jak zwykle w tym okresie czasu nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 324 (414) pasażerów, w tym: z Anglii — 22, Argentyny — 25, Belgii — 11, Brazylii — 17, Danii — 53, Estonii — 1, Finlandii — 5, Francji — 10, Holandii — 6, Kanady — 25. Łotwy — 1, Niemiec — 3, Norwegii — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 127 oraz ze Szwecji — 17 osób. Wyjechało zaś 2.131 (1.957) pasażerów, w tym: do Anglii — 209, Argentyny — 673, Belgii — 1, Brazylii — 103, Danii — 10. Francji — 842, Kanady — 46, Łotwy — 1, Niemiec — 6, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 233, Szwecji — 2 oraz do Urugwaju — 5.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU 1938 R.

W miesiącu styczniu br. urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały 13.248 godzin i 30 minut z zużyciem prądu 138.954 KWh i przeładowały 231.920 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	123
w ubiegłym roku	139,4
spadek zatem wynosi	16,4.

RUCH STATKÓW PRZEZ KANAŁ KILOŃSKI W 1937 R.

Według obliczeń Urzędu Statystycznego Rzeszy, ruch statków przez kanał Kiloński wynosił w roku 1937 — 22,2 mil. TRN, czyli o 3,7 mil. TRN więcej, niż w roku poprzednim i o 0,5 mil. TRN więcej, niż w rekordowym 1930 r. Wobec spadku udziału bandery niemieckiej z 53,1% w 1936 r. na 46,6% w 1937 r. wzrost ruchu statków przez kanał Kiloński jest wyrazem rozwoju handlu zagranicznego państw bałtyckich.

PROJEKT BUDOWY NOWEGO KANAŁU POMIĘDZY ATLANTYKIEM A PACYFIKIEM.

W wypadku wojny kanał Panamski nie odpowiada już obecnym wymaganiom floty amerykańskiej. Przede wszystkim olbrzymie statki - aviomatki jak np. „Lexington" lub „Saratoga" ledwie mogą przejść przez śluzy, pozostaje bowiem tylko na pół metra luzu i poza tym na przerzucenie floty z jednego oceanu do drugiego potrzeba obecnie co najmniej 48 godzin.

Władze wojenne Stanów Zjednoczonych zaproponowały przebudowę kanału Panamskiego tak, aby przepust floty wojennej nie trwał dłużej jak 24 godzin. Drugi projekt polega na budowie drugiego kanału przez Nikaraguę. Kanał ten, szerszy i głębszy niż Panamski brałby swój początek przy miejscowości Greyton na Atlantyku przy granicy między Costa Rica a Nikaragua i przez jezioro Nikaragua, który stałby się idealnym portem wojennym, docierał do Pacyfiku przy Brito. Koncesję na budowę kanału kupiono od Nikaragui za 3 mil. dolarów. Budowę rozpoczętoby zaraz po uchwaleniu na ten cel przez Kongres Stanów Zjednoczonych 300 milionów dolarów rozłożonych na 10 lat budowy.

ZAROBKI ARMATORÓW NORWESKICH.

Norweskie towarzystwo połowów wielorybów „Rosshavet" wypłaciło 40% dywidendę. Inne towarzystwo „Vestfold", posiadające jeden tankowiec motorowy, wypłaciło 30% dywidendę. Towarzystwo „Ima" w Oslo posiadające tankowce wypłaciło 20% dywidendę. Z sumy blisko 660 tys. kor. dochodu brutto tego towarzystwa, na dywidendę przeznaczono 84 tys. kor., natomiast 208 tys. kor. na odpisy, 50 tys. kor. na fundusz klasyfikacji statków, 80 tys. kor. na podatki, 235 tys. kor. na fundusz rezerwowy, a resztę na rachunek nowy.

DOBRE WYNIKI FINANSOWE SZWEDZKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO „SVEA".

Jedno z największych szwedzkich towarzystw armatorskich „Stockholms Rederi A-B. Svea", posiadające 81 statków w żegludze regularnej i trampowej między Szwecją a portami Bałtyku i Morza Północnego wykazało w 1937 r. czystego dochodu 2,33 mil. kor., po odpisach przeszło 3 mil. kor. i po przeznaczeniu 1,13 mil. kor. na fundusz ubezpieczeń, dyspozycji i podatków, a 0,3 mil. kor. na nowy rachunek. Proponowana dywidenda wynosiłaby 6,7%.

DALSZE WZMOCNIENIE FINANSOWE TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO „OSTASIATISKA KOMPAGNI".

Wielkie duńskie towarzystwo żeglugowe „Det Ostasiatiska Kompagni" wykazało w w 1937 r. niezwykle dodatnie wyniki swej pracy, uzyskując 18,65 mil. kor. dochodu brutto, czyli o 4,6 mil. kor. więcej niż w roku poprzednim. Po potrąceniu kosztów administracji, procentów, podatków i odpisów uzyskano czystego dochodu 6.223 tys. kor. (wobec 4.675 tys. kor. w roku poprzednim), z czego 4 mil. kor. przeznaczono na 8% dywidendę. Fundusz rezerwowy towarzystwa wynosi obecnie około 42 mil. kor.

ŻEGLUGA W PORTACH SZWECJI.

W ciągu ostatnich pięciu lat 1933/37 ruch statków w portach Szwecji w bezpośredniej żegludze zagranicznej wzrósł na wejściu z 16.3

mil. TRN na 23,5 mil. TRN, na wyjściu z 16,7 mil. TRN na 23,9 mil. TRN. W stosunku do roku 1936 ruch ten wykazuje zwyżkę o 8,8%, a że handel zagraniczny Szwecji zwiększył się w tymże czasie o 15%, wniosek stąd jasny, że przeciętny ładunek jednego statku był większy.

Szwedzka flota zwiększyła się w ciągu roku 1937 o 1.300 TRB, a jednocześnie uruchomiono tonaż poprzednio uwiązany. Tym niemniej zwyżka udziału bandery szwedzkiej w ogólnym ruchu statków wynosi tylko 5,4%, gdy tonażu obcego 11,4%. Wzmożony udział obcego tonażu w portach Szwecji wiąże się ze wzrostem wywozu rudy ze Szwecji dokonywanego przeważnie pod obcą banderą. Tym się tłumaczy też, że udział bandery szwedzkiej w portach szwedzkich maleje stale z 47,3% w 1934 roku do 42,3% w 1937 r. Z obcych bander największy wzrost wykazują niemiecka i norweska, natomiast spadł udział bandery polskiej z 581 tys. TRN w 1936 r. na 528 tys. TRN.

KOSZTY WYŁADOWANIA W PORCIE.

Według ostatniego okólnika Baltic and International Maritime Conference koszty statku 723 TRN wyładowującego w ciągu 5 dni w porcie Gand (Belgia) w październiku 1937 r. 458 fathoms słupów i 122 standartów desek przedstawiają się następująco:

	fr. belg.
opłaty portowe	3.722,70
pilotaż i łódź pomocnicza	1.319,95
holowanie	875,50
koszty w Terneuzen	878,15
„ śluzy w Gandawie	124,50
„ w Selzaete	172,30
wyładowywanie 7/- za fms. 8/- za std	30.717,80
godziny nadliczbowe Ł 25/0/0	3.667,50
dni nadliczbowe, Ł 38/12/6	3.666,29
koszty agencji	1.838,90
różne	545,—
Razem	49.528,59

Koszty statku 782 TRN wyładowującego w ciągu dwu dni w Sztokholmie w listopadzie 1937 r. 1.576 ton koksu przedstawiają się następująco:

	kor. szw.
opłaty portowe	989,05
pilotaż i łódź pomocnicza	387,40
wyładowywanie	2.311,81
godziny nadliczbowe	200,—
koszty agencji	151,—
różne	30,—
Razem	4.069,26

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PRACE IZBY W DZIEDZINIE ORGANIZACJI DROBNEGO EKSPORTU.

Już od dłuższego czasu Izba nasza bada możliwości organizacji eksportu za granicę produkcji drobnych przemysłowców i rzemieślników. Przesłanką do tych prac jest fakt, że przy należytej organizacji akcji zbiorowej wyroby polskie mogą znaleźć odpowiednio rentowny zbyt na rynkach zagranicznych. Trudności obecne polegają na tym, że ewentualni drobni eksporterzy nie znają warunków zbytu na rynkach zagranicznych i nie dysponują ani dostateczną znajomością języków obcych dla przeprowadzenia korespondencji, ani też dostatecznymi środkami dla akcji przygotowawczej i wykonawczej. W tych warunkach powołanie do życia organizacji dla handlu eksportowego na zasadach spółdzielczych stało się wysoce aktualnym i pożądanym.

Pierwszy krok w kierunku realizacji tego zagadnienia dokonany został w Grudziądzu w dniu 18 lutego podczas zebrania, zwołanego przy czynnym współudziale Zarządu Miasta w osobach Prezydenta Włodka i Wiceprezydenta posła Michałowskiego. Z ramienia Izby w zebraniu tym wzięli udział Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski i referent dla spraw eksportowych W. Kalbarczyk. Ponadto byli obecni Naczelnik Wydziału Przemysłowego Województwa Pomorskiego p. Barciszewski oraz przedstawiciele zainteresowanych w eksporcie drobnych przemysłowców i rzemieślników z Grudziądza i ośrodków okolicznych. W zebraniu wziął również udział dyrektor firmy „Unia“ p. Lewandowski, który jako przedstawiciel firmy, prowadzącej na wielką skalę handel eksportowy, był powołany do udzielania swych rad i wskazówek praktycznych.

W wyniku zebrania uchwalono powołać do życia Komitet Organizacyjny Spółdzielni dla opracowania statutu oraz ustalono wysokość udziału i składki wstępnej.

Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski zapowiedział ze strony Izby dalszą współpracę oraz udzielenie poparcia.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SZYNEK W PUSZKACH W INDIACH BRYTYJSKICH.

Dostawy szynek i parówek w puszkach z Polski mają widoki rozwoju na rynku indyjskim. Wprowadzone na rynku szynki innego pochodzenia stwarzają konieczność nie tylko konkurencyjności cen polskich, ale i odpowiedniego zorganizowania dostaw i zapoznania odbiorców z produktem polskim. Np. ponieważ szynka holenderska jest od dawna

wprowadzona, przeto importerzy nabywają ją chętniej od szynki polskiej. Nie muszą bowiem jej reklamować. Szynka polska może liczyć na większy zbyt dopiero po pewnym czasie, kiedy zostanie na nią stworzony popyt ze strony konsumentów, czy to w drodze reklamy czy też w drodze stopniowego zapoznawania szerokich sfer konsumentów z szynką polską. Do tego jednak czasu szynka polska musi być oferowana na rynku indyjskim po cenie trochę niższej od cen na szynki innych krajów o ustalonej marce, jak Dania, Holandia i Czechosłowacja. Szynki polskie sprowadzane po $ 1 za 1 Lbs sprzedawane są na rynku po Rs 1/8, t. j. Sh. 2/3, przy czym należności celne wynoszą 3 d., reszta za Sh. 1 (koszty oclenia, transportu oraz zysk sprzedawcy około 10—15%.

Szynki praskie sprzedawane są zaś po cenie Rs. 1/12 = 2/7½ d., co jest dla nas korzystne, gdyż umożliwia konkurencję z szynką czeską. Natomiast szynka duńska sprzedawana jest po Rs. 1/4 za Lbs, w puszkach po 6 Lbs, co już czyni konkurencję z naszą szynką bardzo trudną.

EKSPORT KANADYJSKIEGO DRZEWA DO ANGLII.

W ostatnich latach Kanada wywoziła na pojemny dla drzewa rynek angielski następujące ilości standartów drzewa: w 1935 r. — 298.000, w 1936 r. — 413.000 i w 1937 r. — 478.000. Silny wzrost wywozu z Kanady jest o tyle niebezpieczny dla głównych eksporterów drzewa, jakimi są kraje nadbałtyckie, że Kanada nie należy do konwencji europejskich eksporterów drzewa, ma zatem wolną rękę w konkurencji na rynku angielskim. Pogarsza to jeszcze bardziej sytuację na rynku drzewnym, na którym w ostatnich miesiącach zaznaczyło się zmniejszenie przewozów drzewa i spadek frachtów drzewnych na Bałtyku.

RYNEK MAŚLARSKI WIELKIEJ BRYTANII W R. 1937.

Przywóz masła do Zjednoczonego Królestwa w r. 1937 był mniejszy, niż w roku poprzedzającym i w innych latach, aż do r. 1933. Wyrażony w cyfrach bezwzględnych import w r. 1937 wyniósł 9,4 mil. cwts., podczas gdy w r. poprzednim — 9,7 mil. cwts. a w r. 1935 — 9 mil. cwts. Spadek dowozów do Zjednoczonego Królestwa spowodowany był głównie suszą w Australii, zwiększoną konsumcją niemiecką i spadkiem dowozów z niektórych państw europejskich, między innymi i z Polski. Równolegle zmniejszyły się zapasy w chłodniach, co tłumaczy się zwiększonym zapotrzebowaniem wobec zmniejszonych dowozów. Dania, Nowa Zelandia, Szwecja, Estonia i Węgry przysłały więcej, aniżeli w roku poprzednim. Na ogół przywóz z krajów imperialnych spadł z 5,1 mil. cwts. w r. 1935 do 4,9 mil. cwts. w roku 1937; z innych krajów — z 4,6 mil. cwts. na 4,5 mil. cwts., a przywóz ogólny — z 9,7 mil. cwts. na 9,4 mil. cwts.

Zestawienie porównawcze dowozów, w porównaniu z latami ubiegłymi, daje poniższa tabela:

Kraj pochodzenia	1935 Cwts.	1936 Cwts.	1937 Cwts.
Nowa Zelandia	2,637,502	2,791,823	2,950,963
Australia	2,113,408	1,694,189	1,491,937
Irlandia	488,467	468,272	319,957
Kanada	63,463	40,128	31,861
Unia Poł. Afr.	32,349	75,498	69,126
Teryt. Poł.-Zach. Afryki	32,542	37,576	25,049
Kenia	12.542	20,845	19,678
Poł. Rodezja	262	230	1.250
Nigeria	3,201	—	—
Indie Bytyjskie	1,199	—	—
Inne kraje imperialne	218	155	763
Dania	2,186,350	2,171,594	2.256,490
Holandia	463,811	745,313	716,614
Z. S. R. R.	503,192	412,053	273,365
Litwa	180,667	210,821	204,540
Łotwa	192,336	196,396	216,880
Polska	99,158	188,714	105,395
Finlandia	115,707	159,761	157,872
Szwecja	184,285	149,443	204,490
Estonia	119,343	116,329	159,882
Austria	18,345	35,982	25,957
Węgry	18,263	34,987	42,244
Francja	7,134	28,930	6,138
Czechosłowacja	—	—	3.587
Belgia	50	16,495	744
Norwegia	—	449	—
Niemcy	—	—	1,481
Argentyna	68,964	142,528	129,652
Inne kraje	15,256	2,224	451
Razem kraje imperialne	5,435,153	5,128,716	4,910,524
Razem inne kraje	4,172,863	4,612,019	4,505,782
Wszystkie kraje razem	9,608,016	9,740,735	9,416,366

Rok ubiegły odznaczał się na ogół wysokim i mocnym poziomem cen, które osiągnęły swój punkt szczytowy w październiku. Z początkiem roku ceny były stosunkowo niskie dzięki znacznym zapasom w chłodniach i wielkim dowozom europejskim. Z końcem lutego nastąpiła zwyżka, która utrzymała się aż do lata, po czym wskutek zwiększonych przywozów nowo-zelandzkich, ceny ponownie osłabły, zatrzymując się na poziomie zeszłorocznym. Ponowna zwyżka nastąpiła wskutek zmniejszenia dowozów europejskich i mniejszych zapasów w chłodniach, osiągając poziom najwyższy w październiku, odkąd zaczęła się depresja cen, utrzymująca się do chwili obecnej. Częściowa zwyżka cen w jesieni była spowodowana wielkim zapotrzebowaniem niemieckim.

BILANS HANDLOWY FINLANDII W ROKU 1937.

Bilans handlowy Finlandii w roku 1937 wzrósł wydatnie tak po stronie importu jak i eksportu. Handel zagraniczny Finlandii rozwinął się w latach 1931 — 1937 następująco (w milionach fińskich marek: 1 zł=8,70 Fmk.:

Rok	Eksport	Import	Nadwyżka eksp.
1931	3.464.7	4.456.7	992.0
1932	3.502.3	4.631.5	1.129.2
1933	3.928.1	5.297.7	1.369.6
1934	4.776.5	6.226.0	1.449.5
1935	5.344.4	6.240.5	896.1
1936	6.343.4	7.215.1	871.7
1937	9.276.9	9.367.7	90.9

W porównaniu do roku 1936 wzrosła wartość importu o 2,9 miliardy fmk., zaś wartość eksportu o 2,1 miliarda. Procentowo wzrósł import o około 60%, eksport natomiast o 30%.

Stosunkowo nieznaczna nadwyżka eksportowa nastąpiła na skutek silnego rozwoju importu artykułów produkcyjnych, co wynika ze specyficznego ustroju gospodarczego Finlandii (brak zasadniczych surowców). Obecnie Finlandia znajduje się w sytuacji nasycenia rynku importem produkcyjnym, zaś eksport wykazuje tendencję dalszej zwyżki, na skutek czego dzisiejszy stan bilansu handlowego uważany jest jako chwilowe zjawisko.

Import najważniejszych artykułów kształtował się następująco w milionach fińskich marek:

Rodzaj:	1937	1936	1931
Zboże	550.3	434.7	264.1
Pasze	182.7	201.1	165.2
Owoce, warzywa	172.2	141.4	109.5
Towary kolonialne	494.7	457.9	286.4
Przędza surowa	507.9	399.9	145.0
Nici, powrozy etc.	235.2	167.7	99.2
Tkaniny	432.8	289.3	211.6
Różne artykuły włókiennicze	181.4	137.0	116.9
Skóry	258.9	156.9	107.1
Metale	1.676.8	1.057.8	393.6
Maszyny	1.054.2	599.6	254.6
Samochody, rowery, podwozia	586.1	343.5	90.2
Węgiel, koks	824.8	500.8	240.3
Asfalt, guma etc.	260.6	151.5	109.1
Oleje, smary, benzyna, ropa	521.9	373.3	210.4
Chemikalia	324.7	248.5	173.9
Nawozy sztuczne	225.2	131.7	79.0

Powyższe cyfry wykazują znaczny wzrost importu artykułów związanych z uprzemysłowieniem kraju, motoryzacją itp. Najwięcej wzrasta import metali i maszyn oraz samochodów. Podniesienie standartu życiowego, (wzmożona siła kupna ludności) widoczne jest ze wzmożonego importu zboża, owoców, oraz nici, przędzy surowej, tkanin, węgla z dziedziny artykułów produkcyjnych. Intensyfikację rolnictwa ilustruje wzrost importu nawozów sztucznych przy jednoczesnym zmniejszeniu importu pasz.

Eksport kształtował się następująco (najważniejsze grupy wywozowe w milionach Fmk.):

	1937	1936	1931
Produkty pochodzenia zwierzęcego (jak masło, sery, jaja, mięso etc.)	612.4	538.4	511.6
Drzewo, produkty drzewne	4.136.8	3.037.1	1.771.9
Celuloza, papier, tektura	3.629.6	2.899.8	1.830.3
Razem	7.848.8	6.475.3	4.113.8

Wzrost importu o około 3 miliardy w porównaniu do roku 1936 — musi bezwarunkowo pozostawić głębokie ślady w życiu gospodarczym Finlandii, gdyż stoi on wyraźnie w związku z dużym importem przede wszystkim maszyn, żelaza i innych środków produkcyjnych. Import będzie oddziaływał w niedalekiej przyszłości na wzmożenie się eksportu, bo rynek wewnętrzny będzie mógł w znacznej mierze pokrywać swe zapotrzebowanie własnymi wyrobami.

Finlandia będzie niewątpliwie rozwijała się gospodarczo w bardzo szybkim tempie. Zdaniem ekonomistów import osiągnął w roku 1937 maksymalną swą granicę. Eksport natomiast musi bezwzględnie dalej rozwijać się nie tylko w dziedzinie drzewa, papieru, celulozy i nabiału jako standartowych artykułów fińskich, lecz i w nowych, w ostatnich latach rozbudowanych dziedzinach — jak np. w dziedzinie włókiennictwa, wyrobów metalowych, skórzanych itp.

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LUTEGO 1938.

BELGIA. Z dniem 11 II br. wprowadzono reglamentację przywozu pantofli i obuwia domowego (z podeszwami skórzanymi) — poz. 1154a) 3). Import do Belgii nastąpić może tylko na podstawie licencji przywozowej.

BUŁGARIA. Do bezcłowego przywozu dopuszczono papier nieprzemakalny (np. pergaminowy), przeznaczony do opakowania winogron eksportowych. (Dekret z dnia 5 II br. z ważnością do 31 XII 38).

CHINY PÓŁNOCNE. Prowizoryczny rząd chiński w Pekinie dokonał zmian w taryfie celnej wywozowej i przywozowej (22 I 38). Zmiany cła dotyczą m. in. tkanin, żelaza i stali, maszyn rolniczych (bez cła), ryb, cukru, chemikalij, papieru, drzewa, porcelany, cementu, obuwia gumowego, opon i dętek rowerowych. Cła obniżono od 25—50%. Szczegóły w P. I. E.

FRANCJA. Dekretem z dnia 31 I br. zmieniono stawki celne w odniesieniu do olejów roślinnych i zwierzęcych, szeregu artykułów chemicznych (m. in.

ferrocjankalium, natriumfosfat, magnesiumsulfat, fenole, krezole) naczyń kuchennych, wyrobów szczotkarskich, pędzli do golenia, chleba świętojańskiego, świeżych kwiatów i roślin, laków, linoleum, farb drukarskich, niektórych gatunków skór oraz farb olejnych.

HAITI. Począwszy od 13 I br. obowiązuje podwyżka cła na różne artykuły, m. in. na: cement, żelazo, materace, gwoździe, naczynia kuchenne, narzędzia, meble, wyroby skórzane galanteryjne, piwo i in.

HOLANDIA. Z dniem 1 lutego br. przedłużono na rok okres kontyngentowania wwozu do Holandii następujących artykułów:

Nazwa artykułu:	Okres bazowy	Ustaw. przydział
Fajans	1929, 1930	35% wagi brutto
Fajans sanitarny	1934	80% wagi brutto
Porcelana	1934	40% wagi brutto
Kafle i kafle polewane	1934	50% powierzchni polewanej
Kafle i kafle niepolew.	1 I 36—1 VII 36	70% powierzchni glazurowanej
Saboty	1935	50% wagi brutto
Szkło stołowe	1934	60% wagi brutto

W porównaniu do poprzedniego okresu kontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach kontyngentowania:

Fajans: ustawowy przydział zmniejszono z 50 na 35% wagi brutto; kafle i kafle polewane: ustawowy przydział zmniejszono z 70 na 50% powierzchni polewanej.

HONDURAS. Wprowadzono nową taryfę celną trzykolumnową, zawierającą stawki maksymalne, pośrednie i minimalne, stosowane zależnie od salda handlowego z danymi krajami. Polska mając ujemne saldo z Hondurasem, korzysta z taryfy minimalnej.

JUGOSŁAWIA. Z dniem 5 II br. dokonano szeregu zmian w taryfie celnej. Nałożono cło dodatkowe (50 din. od 100 kg) przy imporcie próbek nasion o wadze do 300 gramów; zwolniono od cła pod szeregiem warunków: zboża, ryż w ziarnie, kartofle, nasiona strączkowe, oleiste i kwiatowe, o ile przeznaczone są do ulepszenia gatunków tych roślin; zmieniono stawkę celną odnośnie glinek różnego rodzaju, farb ziemnych, karborundu, szmerglu, triplu i podobnych środków szlifierskich oraz nałożono cło (2 din. od 100 kg) na ziemie i minerały osobno w taryfie nie wymienione (poz. 164). Podwyżce uległo cło na tkaniny powleczone celuloidem itp., na odpadki przędzy i tkanin, na delikatne futerka, na odpadki kauczuku, na różne części maszyn włókienniczych, na szpulki papierowe do nici. Cło na t. zw. szare żelazo (surowe) ustalono w wysokości 0,50 din. od 100 kg do 31 III br. włącznie, o ile importu dokonują odlewnie żelaza. Cło na stalówki do pisania podwyższono o 100% (200 din. od 100 kg), obniżono stawkę celną na elektrody, motocykle, auta zwyczajne, ciężarowe i inne.

Obniżone zostało cło w szeregu pozycjach, obejmujących maszyny, nie wyrabiane w Jugosławii, zwolniono w zupełności od cła: pompy i rury przeznaczone dla robót melioracyjnych, liny stalowe dla kolejek górskich, żelazo z poz. 336, p. 3a w płytach, sztabach, blachach i rurach, o ile nie są w kraju wyrabiane i przeznaczone są do naprawy maszyn, kotłów parowych itp., elektrody z ołowiu oraz różne części akumulatorów. Ostatnie wolne są od cła do chwili uruchomienia produkcji krajowej. Dla zwolnienia od cła wymagane jest w przeważających wypadkach zaświadczenie Min. Przemysłu i Handlu, że dany artykuł nie jest wyrabiany w kraju.

ŁOTWA. Od cła wolne są materiały (maszyny, instrumenty, aparaty itp.) przeznaczone dla budującej się elektrowni w Keggum (8 II 38).

MEKSYK. Lista nowych stawek celnych, obecnie obowiązujących, oraz cła, wchodzące w życie z dniem 1 V 38, są do przejrzenia w P. I. E.

WŁOCHY. Dekretem z dnia 9 II br. obniżono cło na ropę naftową (poz. 643 c. tar. celn.) do 8 lirów od 100 kg.

WIELKA BRYTANIA. Począwszy od 2 II br. obowiązuje nowe cło na dywany — 1 szyl. od yarda kwadr. lub 20% od wartości, zależnie jakie cło jest wyższe (dotychczas 9 pensów lub 20% od wart.) — Od tej samej daty wprowadzono wyższe cło na litopon — 3 £ 5 sh od tony lub 20% od wartości (dotychczas 20% od wartości).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE I HANDLOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Rękawiczki skórkowe. Firma syryjska pragnie importować rękawiczki polskie, wyrażając gotowość zakupywania na własny rachunek, płacąc akredytywą. P/3347/4.E./M.

Urządzenia wodociągowe. Firma w Iraku posiada zapotrzebowanie na zasuwy wodociągowe oraz na rury „spigot and socket spun". P/2533/43/Kw.

Wyroby metalowe. Tuniska firma agenturowa interesuje się importem następujących artykułów do Tunisu: maszyny i narzędzia rolnicze, gwoździe handlowe i teksy, zamki i okucia meblowe. P/2172/3B/Kw.

Artykuły sanitarne. Oddział f-my angielskiej na Cyprze posiada zapotrzebowanie na wanny emaliowane, baseny oraz inne artykuły sanitarne. P/3261/44.

Wyroby metalowe. Firma turecka interesuje się nawiązaniem kontaktu handlowego z producentami na-

stępujących artykułów: łączniki lano-kute, kształtki, siatki metalowe, zawiasy, zamki, kłódki etc. P/1996/44/Kw.

Artykuły spożywcze. Firma importowa w Andorze pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wszelkich artykułów spożywczych. R/3682/3F/S.

Marmolada. Importer włoski nawiąże kontakt z eksporterami marmolady opakowanej w puszkach lub słojach. R/3943/4.P./S.

Wiśnie konserwowane. Dom importowy w Belgii zapytuje o możliwość importu z Polski wisien bez pestek, sterylizowanych, w puszkach blaszanych. R/3835/60/S.

Wyroby alabastrowe. Firma kanadyjska poszukuje dostawców wszelkiego rodzaju wyrobów alabastrowych. P/3001/65/Sz.

Węgiel drzewny. Firma syryjska interesuje się importem wym. artykułu. P/47/TC.

Różne. Agenturowa firma bułgarska poszukuje przedstawicielstw w zakresie wyrobów fajansowych, kamionkowych oraz szkieł do lamp naftowych. P/65/TC.

Wyroby gumowe. Firma norweska interesuje się importem różnego rodzaju wyrobów gumowych. P/3557/59/TC.

Smoła drzewna. F-ma portugalska interesuje się importem smoły drzewnej. P/3396/47/TC.

Cjanek sodowy. Egipskie Min. Zdrowia rozpisało przetarg na dostawy większej ilości cjanku sodowego. Termin przetargu upływa z dn. 9 III rb. P/3145/47/TC.

Płaszcze nieprzemakalne. Firma w Palestynie interesuje się wyżej wymienionymi artykułami. R/2630/60/70/Łuk.

Meble i artykuły do umeblowania. Poważna firma w Unii Południowo-Afrykańskiej poszukuje kontaktu z fabrykantami mebli wysokogatunkowych, tak kompletów jak i sztuk pojedynczych, oraz wszelkich artykułów do wyposażenia mieszkań, jak materiały obiciowe, portierowe, kilimy itp., dywany, galanteria domowa, chodniki i ozdoby. E/2095/40/St.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

FIRMY SZWAJCARSKIE POSZUKUJĄ KONTAKTU Z ODBIORCAMI POLSKIMI.

1. Poważna firma szwajcarska poszukuje na Polskę odpowiedniego przedstawiciela na wyrabiane przez nią sery.

2. Firma szwajcarska wyrabiająca urządzenia automatycznych chłodni oraz chłodni o systemie szafkowym poszukuje na Polskę zastępcę, który posiadałby wiadomości techniczne i był w możności jednocześnie przyjąć na siebie obsługę importowanych chłodni i ich urządzeń.

3. Firma szwajcarska poszukuje firm polskich, zainteresowanych w przejęciu licencji na wyrób i sprzedaż opatentowanego artykułu t. zw. „Glättehelfer", oddającego duże usługi przy prasowaniu rzeczy wełnianych, garniturów męskich itp.

4. Poważna firma japońska poszukuje na Polskę reprezentanta na wyroby szklane, porcelanowe, galanteryjne, zabawki i nowości, wyroby bawełniane, artykuły toaletowe itp.

Bliższe informacje uzyskać można w referacie statystycznym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

SPRAWY PODATKOWE

SPRAWA REFORMY ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

Jak wiadomo, rządowy projekt ustawy o kartach rejestracyjnych, reformujący w pewnym stopniu obecny system świadectw przemysłowych, spotkał się z jednolicie negatywnym stanowiskiem wszystkich izb przemysłowo-handlowych. Zdaniem Związku Izb projekt ten utrzymuje nadal samą istotę świadectw przemysłowych mimo zmiany ich nazwy, załatwiając sprawę w sposób połowiczny i niegruntowny. Prymitywna forma opodatkowania, jaką jest bezsprzecznie instytucja świadectw, w razie realizacji projektu nie znikłaby, a tylko częściowo zostałyby złagodzone pewne ostrości, zawarte w obecnej taryfie.

Taryfa przewidziana w projekcie wykazuje zresztą również poważne braki. W szczególności trudności nasuwać będzie w praktyce podział przedsiębiorstw na kupców rejestrowych, spółdzielnie i pozostałych płatników, przy uprzywilejowaniu spółdzielni, które korzystałyby z odrębnej niższej opłaty, co budzi poważne zastrzeżenia sfer handlowych. Wprowadzone do taryfy a niezdefiniowane bliżej pojęcia składu, handlu rozwóżnego, obnośnego i jarmarcznego, wywołają również w praktyce niewątpliwe spory interpretacyjne, odwołania i skargi, absorbujące najwyższe instytucje sądowe.

Niezależnie od dość prymitywnego podziału przedsiębiorstw w projektowanej taryfie, Związek Izb poddał krytyce wysokość poszczególnych opłat za karty rejestracyjne, wśród których różnice mogą być 43-krotne w przemyśle, a 25-krotne w handlu, zależnie od kwalifikacji przedsiębiorstw na rejestrowe lub nierejestrowe. Spotyka się to z negatywną oceną sfer gospodarczych ze względu na nierównomierność rozłożenia obciążeń.

Uzasadnienie projektu określa na sumę 31.700 tys. zł rocznie wysokość ekwiwalentu, jaki miałby przypaść Skarbowi Państwa w podwyższonych stawkach podatku obrotowego, w zamian za rezygnację z uczestnictwa w opłatach rejestracyjnych, przeznaczonych na rzecz samorządu terytorialnego i gospodarczego, oraz szkolnictwa zawodowego.

Określenie wysokości ekwiwalentu stanowi podstawę obliczenia stopnia podwyżki podatku obrotowego, która odpowiadałaby stosunkowi procentowemu sumy 31.700 tys. zł — do ogólnej sumy obrotów opodatkowanych, podanej w projekcie w przybliżeniu na 16 miliardów zł na rok 1939. Związek Izb zakwestionował tę ostatnią cyfrę, wskazując, iż według jego przybliżonych obliczeń, suma obrotów opodatkowanych wyniesie w r. 1939 nie 16, lecz 20 miliard. zł. 20%-owa różnica w obliczeniu ma tu znaczenie bardzo doniosłe, wskazuje bowiem na możliwość i łatwość popełnienia poważnego błędu w określeniu stopnia podwyżki podatku obrotowego, który na podstawie danych Ministerstwa Skarbu byłby obliczony zbyt wysoko wobec stosunku sumy ekwiwalentu do wyższej sumy obrotów gospodarczych, aniżeli ta, którą przyjmuje projekt rządowy.

Z drugiej strony rozbieżność wyników obliczeń, wynikająca z oparcia ich w obu wypadkach na nieaktualnych cyfrach z r. 1935, wobec braku danych za ostatnie lata, wskazuje na to, iż słuszniej i bezpieczniej byłoby raczej odłożyć przesądzenie sprawy reformy świadectw, która wejść ma w życie dopiero od 1 stycznia 1940 r., o parę miesięcy (do czasu uzyskania dostatecznego materiału cyfrowego) — aniżeli w pośpiechu popełnić błąd, bądź na szkodę Skarbu Państwa, bądź (co jest bardziej prawdopodobne) życia gospodarczego.

Związek Izb przeciwstawił się projektowanemu przekazaniu samorządowi terytorialnemu wymiaru i poboru opłat za karty rejestracyjne. Samorząd terytorialny nie jest bowiem, zdaniem Związku Izb, dostatecznie przygotowany do wykonywania tych czynności. Byłoby to tym bardziej niewskazane, że powiększyłoby ilość źródeł wymiaru i poboru danin publicznych, przecząc ze wszech miar słusznej zasadzie centralizacji tych czynności w ręku jednego organu, jakim jest władza skarbowa. W przeciwnym razie, płatnicy są niepokojeni przez organy różnych władz, niesharmonizowane w swych działaniach.

Nie ograniczając się do krytyki projektu ustawy o kartach rejestracyjnych, Związek Izb sformułował również szereg tez pozytywnych, wskazujących, na jakich przesłankach winna się oprzeć reforma świadectw przemysłowych. Zdaniem Związku Izb świadectwa przemysłowe winny ulec *zupełnej likwidacji, całkowicie* znikając z naszego systemu podatkowego.

Dlatego nie tylko dotychczasowe wpływy na rzecz Skarbu Państwa (jak to przewiduje projekt, ale również dodatki na rzecz samorządu terytorialnego i gospodarczego oraz szkolnictwa zawodowego powinny być *w całości* przerzucone na stawki podatku obrotowego, w drodze odpowiedniego ich podwyższenia. Obliczenie ekwiwalentu za zniesienie świadectw powinno być dokonane w oparciu o ścisłe dane i w taki sposób, by ekwiwalent ten w żadnym razie nie stworzył ukrytej podwyżki obciążeń, w stosunku do dotychczasowych, w zakresie tych samych źródeł podatkowych. Koniecznym jest przy tym zakreślenie górnej granicy obrotów, poza którą podwyższenie stawki podatku obrotowego nie obowiązywałoby.

O ileby Ministerstwo Skarbu nie przyjęło tego stanowiska, wówczas, zdaniem Związku Izb, na okres przejściowy do chwili zupełnej likwidacji obecnego systemu należałoby oprzeć świadectwa przemysłowe o wysokość osiąganego obrotu z zupełnym pominięciem t. zw. cech zewnętrznych.

PRZETARGI

PRZETARG PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO.

Państwowy Bank Rolny ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie robót budowlanych dla gmachu Oddziału Państwowego Banku Rolnego w Toruniu przy ulicy Wały.

Warunki przetargowe są do otrzymania za opłatą zł 5, —w Centrali Państwowego Banku Rolnego w Warszawie, ul. Nowogrodzka 50, pokój nr 231, oraz w Oddziale P. B. R. w Grudziądzu, Mickiewicza 18.

Termin składania ofert wyznacza się na 7 marca 1938 r. o godz. 12.

PRZETARG, OGŁOSZONY PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGOWĄ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa P. K. P. w Toruniu rozpisała przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów:

Grupa 58a.
Tektura szara w arkuszach i surowa w rolach około 3.700 kg wg wzorów.

Grupa 58.
Azbest płyty i sznury azbestowe i różne szczeliwa około 12.000 kg wg wzorów i warunków techn.

Grupa 138a.
Różne świdry do drzewa około 1.300 sztuk wg wzorów.

Grupa 139.
Piły tarczowe, taśmowe, taśmy do pił i segmenty pił tarczowych około 800 sztuk wg wzorów.

Ceny jednostkowe winny być podane franko st. Bydgoszcz i loco st. załadowania z opakowaniem oraz termin dostawy każdej partii, gdyż dostawa będzie sukcesywna.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3% od wartości oferowanej dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 15 marca 1938 r. o godz. 11. Oferty mogą być wysłane pocztą lub złożone przed terminem otwarcia do skrzynki, znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 15 III 38 r. o godz. 11 w gmachu DOKP. Toruń.

Oferty otrzymane pocztą po upływie wyznaczonego terminu będą uważane za nieważne.

Oferentów obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r. o dostawach na rzecz Skarbu Państwa, ogłoszone w Dz. U. Nr 13/37, poz. 92.

Bliższych informacyj, jak ilości, wymiarów i warunków udziela i wysyła Wydział Zasobów w Toruniu.

Na każdą grupę materiałów winna być złożona osobna oferta.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

MIESIĄC PROPAGANDY SPOŻYCIA RYB MORSKICH Z POLSKICH POŁOWÓW.

Polskie rybołówstwo morskie przechodzi ciężki kryzys. Zawiodły zupełnie połowy szprotów, stanowiące główne źródło utrzymania naszych rybaków w przybrzeżnych połowach.

Pozostały więc masowe połowy dorszy, które niestety nie mogą być uprawiane, wobec braku zbytu na te smaczne i tanie ryby. Nie możemy więc przyglądać się bezczynnie na zanikanie tego najważniejszego działu w naszym rybołówstwie przybrzeżnym. Na nic zdadzą się wysiłki finansowe czynników rządowych, budujących nowe kutry, nowe porty rybackie, jeśli nie potrafimy przyzwyczaić szerokie masy ludności naszej do spożywania ryby morskiej.

Odczuwamy dotkliwie zaniedbania w prowadzeniu zorganizowanej propagandy za spożyciem ryb morskich. Nie myślimy chyba, aby to, czego dokonano w Niemczech przez pięćdziesiąt lat planowej i miliony kosztującej akcji, dla zwiększenia spożycia ryb morskich, mogło dokonać się w Polsce przez zupełną bezczynność. Dziś Niemcy mają w rybołówstwie morskim jedną z najważniejszych pozycyj w wyżywieniu swej ludności, łowiąc rocznie 700 milionów kilo ryb, czyli w Niemczech spożywa się 12 kg na głowę mieszkańca, a więc tyle co u nas mięsa na głowę mieszkańca. Ale Niemcy mają przymusowe dania rybne w wojsku, szpitalach, więziennictwie, nie mówiąc o ludności cywilnej. A w Polsce nikt nie wie prawie, że mamy swoje rybołówstwo. Wyławiamy rocznie 14 milionów kilo ryb, czyli 2% tego co Niemcy. U nas przez cały rok trudno sprzedać w kraju ½ miliona kilo dorszy, chociaż te dorsze kosztować mogą w najdalszym zakątku kraju od 60 groszy do 1.— złotego za kilo czystego mięsa ryby morskiej. U nas trudno wyjednać w wojsku, aby chociaż w okresie postu wydano przymus spożywania raz w tygodniu ryby morskiej. Jedynie warszawskie garnizony wojskowe dobrowolnie rozpoczęły próby podawania dorszy ku zupełnemu zadowoleniu żołnierzy.

Musimy więc natychmiast przystąpić do planowej akcji za spożywaniem dorszy przynajmniej w okresie postu. Wobec braku funduszy na te cele musimy wykorzystać istniejący aparat jak: komórki Ligi Morskiej i Kolonialnej, Związki Pań Domu, Harcerstwo itp.

Propaganda musi iść w dwu kierunkach: 1) może być narzuconą tam gdzie to jest możliwe przez osoby decydujące, a więc w wojsku, więziennictwie, szpitalach, sanatoriach, pensjonatach, restauracjach, hotelach, ochronkach itp. oraz 2) przez stwarzanie zapotrzebowania na ryby morskie od dołu, to znaczy od szarego i smutnego obywatela, który ma jedyną w życiu okazję, aby namacalnie (drogą przez żołądek) przekonać się o korzyściach z dostępu do morza. Należy się domagać ryb morskich w sklepach spożywczych, w restauracjach, a kupcy postarają się zaopatrzyć w ryby morskie.

Przepisy przyrządzania dorszy, afisze propagandowe można otrzymać w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni; tam można również otrzymać informacje o źródłach zakupu, o cenach itp.

Aby kogoś zachęcić i przekonać do ryb morskich, należy robić zbiorowe pokazy przyrządzania i kosztowania dorszy. Istnieją już wypróbowane przepisy przyrządzania dorszy w większych ilościach (wojsko, więzienia itp.) Na pokazy te należy zapraszać osoby decydujące o zaopatrzeniu kuchni (intendenci itp.) Pierwsze próby robione w tym kierunku dały bardzo dobre wyniki. Należy je robić tylko planowo i masowo.

W Radio, w kinie (przeźrocza), w prasie, w szkole posiadamy niewykorzystane możliwości propagandowe. Należy je tylko planowo uruchomić.

W akcji organizowania sprzedaży dorszy może wziąć czynny udział młodzież akademicka (studia handlowe), która przeprowadzała już udane próby sprzedaży ryb słodkowodnych w okresach przedświątecznych.

Lekarze mają możność praktycznego informowania ludności o korzyściach, jakie daje

ryba morska (dorsze), tak dla chorych jak i dla zdrowych ludzi. Pierwszy wysiłek propagandy spożycia dorszy w okresie postu przeprowadzony w całym kraju wykaże celowość tego poczynania.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA RYBY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w połowie ub. m. za towar oclony i z połowów polskich rybaków, w złotych franco wagon Gdynia:

Polskie połowy „Mewa": śledzie solone jarmuckie FF matis i smolmatis 62, matfulle 60, matfulle F 58, mleczaki 75, jarmuckie „Merkur" 55, YLEN 51 na wyczerpaniu, szkockie smolmatis 60, szkockie importowane „AT" 55, TB puste i pełne 45, makrele od 43 do 45.

Polskie połowy „Pomorze": śledzie solone własnych połowów wyprzedane, importowane holenderskie 60, ryby świeże i mrożone za 50 kg skrzynia w hurcie łosoś morski (dorsz niebieski) Seelachs świeży zł 25,— mrożony zł 28,—

szczupak morski (rodzina dorsza) świeży zł 28,—, mrożony zł 33,—

łupacz (szelfisz) bardzo ceniony gatunek dorsza świeży zł 22,—, mrożony zł 25,—

sola (Seezunge) bardzo ceniony gatunek flader zł 60,—.

Importowane jarmuckie: jarmuckie I trade smolmatis i matis 64, matfulle brak, jarmuckie II trade smolmatis i matis 59.

Importowane szkockie: matiesy medium od 90 do 100, selected 100 do 110, large brak, crownmatis żądano od 80 do 82, crownmedium od 70 do 80, inne gatunki szkockich śledzi od 50 do 80 zależnie od stanu towaru.

Importowane holenderskie: śledzie holenderskie na ogół wyprzedane, na nowe transporty robiono transakcje od 59 do 60 za matis i smolmatis, za matfull 56.

Importowane islandzkie: oryginalne matiesy od 60 do 62, norweskie-islandzkie od 45 do 55.

Importowane norweskie: nowe SLOO od 39 do 40, stare SLOO od 30 do 32, stare VAAR 30, nowe VAAR spodziewane za dwa tygodnie.

Dorsze mrożone z połowów polskich, czyszczone bez głów za 50 kg skrzynię w hurcie franco wagon port rybacki w Gdyni przy dużym zapotrzebowaniu płacono:

wyborowe I duże ucinane równo zł 30,—

wyborowe II małe i średnie ucinane równo zł 25,—

wyborowe III wysortowane ucinane równo zł 20,—

niesortowane zł 25,—

importowane norweskie śledzie mrożone zł 23,— za 50 kg oclone

importowane norweskie świeże w lodzie zł 16,25 za 50 kg oclone

importowane dorsze norweskie mrożone zł 40,— za 50 kg oclone

importowane szproty świeże szwedzkie zł 18,— za 50 kg oclone

szproty wędzone za 50 kg i śledziki wędzone zł 40,—

piklingi norweskie śledzie wędzone 10 do 12 sztuk zł 1,70 do zł 1,80.

PRZYWÓZ SZPROTÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Użycie polskich kutrów do transportu.

W ubiegłym tygodniu nadeszły do Gdyni następujące transporty ze Szwecji (Göteborg) szprotów świeżych w lodzie w skrzyniach:

Dnia 12 lutego rb. „Roxy" 900 skrzyń, kuter „Gideon" 750 skrzyń, kuter „Ella" 754 skrz. Dnia 13 lutego rb. kuter „Bolinder" 700 skrz. Dnia 15 lutego rb. kuter polski „GDY. 26" Nadolskiego szprotów 394 skrzyń i śledzików 80 skrzyń, około 100 skrzyń zmyła burza z pokładu kutra, ładunek był ubezpieczony w polskim towarzystwie od tej straty. Dnia 17 lutego rb. kuter „Rex" szprotów świeżych 800 skrzyń, śledzików 200 skrzyń. Dnia 18 lutego rb. kuter „Britania" szprotów 700 skrzyń, tegoż dnia kuter polski „GDY. 33" braci Krüger śledzików świeżych 400 skrzyń, kuter „Roxy" szprotów 862 skrzyń i śledzików 38 skrzyń, kuter „Ransy" szprotów 650 skrzyń. Dnia 19 lutego rb. kuter „Bolinder" szprotów 1.200 skrzyń. Dnia 21 lutego rb. kuter „Gideon" szprotów 765 skrzyń, kuter „Gulfors" szprotów 500 skrz. i śledzików 200 skrzyń, kuter „Astrid" szprotów 600 skrzyń, kuter „Olof" szprotów 700 skrzyń, kuter „Mathilda" szprotów 625 skrzyń. Dnia 22 lutego rb. kuter „Poseidon" z Göteborga szprotów 735 skrzyń. Dnia 24 lutego rb. kuter „Britania" szprotów 770 skrzyń. Kuter „Rex" 1.025 skrzyń szprotów, kuter „Roxy" szprotów 1.000 skrzyń. Dnia 25 lutego rb. kuter „Mörwenol" szprotów 625 skrzyń, śledzików 307 skrzyń, kuter „Slandan" szprotów 750 skrzyń, kuter „Ransy" szprotów 750 skrz. Dnia 27 lutego rb. kuter „Vindy" szprotów świeżych 650 skrzyń, kuter „Gideon" szprotów 750 skrzyń, kuter „Adela" szprotów 280 skrzyń i śledzików 172 skrzyń. Dnia 28 lutego rb. motor. „Gerfried" z Västerwick śledzików świeżych w lodzie 1.666 skrzyń.

Jak widać z zestawienia wielkości transportów, główną przyczyną nieużywania polskich kutrów jest mała ich pojemność frachtowa. Podczas gdy szwedzkie kutry mogą ładować przeciętnie od 600 do 1.200 skrzyń, to jest od 36 do 72 ton, to polskie największe kutry mogą zaledwie zabrać 400 skrzyń, czyli 24 ton szprotów. Tak więc nasze największe kutry okazują się stosunkowo małe dla połowów pełnomorskich jak i do zatrudnienia przy przewozie. W dalszej rozbudowie kutrów naszych należy obecną praktykę wziąć pod uwagę.

WARUNKI RENTOWNOŚCI FABRYKACJI MĄKI RYBNEJ NA POKŁADZIE STATKÓW.

Jak uczy doświadczenie, fabrykacja mąki rybnej na pokładzie dużych parowców rybackich jest tylko wtedy na dalszą metę rentowna, gdy stale ma się do dyspozycji dostateczne ilości surowca. Jelita uzyskane przy patroszeniu ryb na pełnym morzu nie wystarczają, o ile przy połowach nie ma dostatecznej ilości drobiazgu, który normalnie wyrzuca się z powrotem do morza. Tego drobiazgu jest faktycznie w morzu Barentsa bardzo dużo i wynosi on tam 50% ogólnej sumy połowów. W takich warunkach jest możliwa fabrykacja na pokładzie dużej ilości mąki rybnej podczas rejsu. Norwegowie poczynili z takimi pływającymi fabrykami mąki rybnej korzystne doświadczenia. Chodzi tu co prawda nie o parowce rybackie, lecz o t. zw. statki-matki, do których należy mała flotyla łodzi rybackich. Uprawiają one połowy podczas lata, przebywając przez kilka miesięcy z dala od wybrzeży ojczystych. Podczas gdy dobre ryby odstawiają na rynek statki transportowe, odpadki wraz z drobiazgiem są przerabiane na statkach-matkach na mąkę rybną. Statki te mają pojemność około 500 — 600 TRB.

KLUCZE DO PUSZEK Z KONSERWAMI.

W związku z przeprowadzoną w Niemczech oszczędnością metalu, powstał projekt zakazu dodawania do puszek z konserwami kluczy drucianych, natomiast ukazać się ma w sprzedaży klucz z trwałego metalu do stałego użytku w cenie jednolitej 15 fenigów, przy czym nie będzie wolno dodawać go bezpłatnie do sprzedawanych konserw.

Wobec rozwoju naszego przemysłu konserw rybnych wartoby się zastanowić, czy nie należałoby pójść za przykładem Niemiec. Wyrób kluczy drucianych zbyt słabych dla twardej blachy naszych puszek z konserwami wydaje się być niecelowym. Do puszki dodaje sklep niekiedy aż dwa klucze, obydwa czasem ulegają złamaniu, nie otworzywszy nawet puszki. W tych warunkach wydaje się, że wyrób podobnego rodzaju kluczy jest zupełnie niecelowym marnotrawstwem.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 II 38).

Depresja jaka zaistniała w zeszłym roku w naszym handlu importowym towarów kolonialnych potęguje się z dnia na dzień. Widoki ewentualnej zmiany sytuacji, na którą importerzy od pewnego czasu liczyli, zawiodły w całej pełni. Nie tylko w Gdyni większość firm importowych zużyła swoje substancje finansowe na przetrzymanie kryzysu i ledwo, że wegetuje, ale zaczynają się już dzisiaj także obalać wielkie firmy importowe w Gdańsku i to takie nawet, które mają za sobą długoletnie doświadczenie w handlu importowym. Niektóre z nich zawiesiły ostatnio swoją działalność handlową w przywozie pewnych artykułów, a niektóre wycofują się zupełnie z importu, starając się wyzbyć posiadanych zapasów towarów zagranicznych nawet ze stratą 20—30%, aby tylko uratować resztę kapitałów inwestowanych w poszczególnych artykułach. Świadczy to dobitnie, że w naszym handlu importowym towarów kolonialno-spożywczych jest źle i zachodzi konieczność okazania mu większej opieki ze strony czynników miarodajnych i samorządu gospodarczego niż dotychczas.

Nie są uzasadnione dzisiaj rozpowszechniane twierdzenia, że bez importu możemy się obyć i wszelkie prace tak czynników miarodajnych jak i samorządu gospodarczego muszą być poświęcone głównie sprawom eksportowym. Taka teza jest błędna. Nie należy bowiem zapominać o starej zasadzie, że bez importu nie może być eksportu. Gdyby taki warunek zaczęto stosować w każdym państwie, to doprowadziłoby to do absurdu. Można wyłączyć spod opieki czynników miarodajnych import takich artykułów, które są produkowane w kraju, gdyż przywóz odnośnych artykułów jest nam rzeczywiście zbędny. Natomiast nie produkuje się. Przywóz tych artykułów żadną miarą nie wolno nam tego stosować wobec importu tych towarów, których w kraju wymaga opieki, gdyż kupiec powinien zarabiać a nie tracić.

O ile ktoś stwierdzi, że na imporcie towarów kolonialnych względnie innych artykułów spożywczych dzisiaj się zarabia, to twierdzenie takie opierać się będzie jedynie na informacjach jednostronnych, tj. zaczerpniętych u pewnych jednostek importowych, czyli u firm uprzywilejowanych. Ogół importerów jednak nie tylko, że nie zarabia na sprowadzanych towarach, ale bardzo często do nich nawet dokłada wskutek chaosu panującego w danej dziedzinie importowej. Przecież uregulowanie importu nie nastręcza dużych trudności przy obecnie obowiązującej reglamentacji towarowej i dewizowej, a dokonanie tego sprawiłoby rzeczywiście ulgę ogółowi importerów i pozwoliłoby im na odbudowanie ich kapitałów zakładowych. Trzeba tylko okazać dobrą wolę w tym kierunku i odsunąć od polityki handlowo-importowej wpływy pokątne.

Obroty w miesiącu lutym były bardzo małe i obrotów tych nie można porównać w żaden sposób z obrotami w analogicznych miesiącach lat ubiegłych ani też z obrotami w miesiącu poprzednim. Jakkolwiek napływają do firm importowych zapytania na towary kolonialno-spożywcze, to jednak rzadko dochodzi do skutku zawarcie transakcji.

Kawa surowa:

Zapasy kawy są zawsze jeszcze bardzo duże. Są to skutki mocno popieranych w ubiegłym roku transakcyj wiązanych, które zamiast korzyści przyniosły ogółowi importerów straty. W handlu hurtowym kawą sytuacja w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego znacznie się pogorszyła. Sztucznie zeprecjonowane oferty ze strony niektórych importerów spowodowały utrwalenie u odbiorców krajowych opinii, że kawy surowej w magazynach importowych jest za dużo i importerzy chcąc upłynnić kapitały w niej zainwestowane obniżą dalej swoje ceny sprzedaży skoro tylko odbiorcy zajmą stanowisko wyczekujące w pokrywaniu swego zapotrzebowania. Efekt tych niewłaściwych pociągnięć jest ten, że odbiorcy zmusili importerów do udzielania specjalnych zniżek cen. Posunęli się oni tak dalece, że żądają towaru o 10—20% taniej od cen wymienionych w cennikach.

Herbata:

Zbyt herbaty w dalszym ciągu bardzo słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach i to na drobne partie. Sprzedaż odbywa się po cenach kosztu własnego, aby tylko utrzymać odbiorcę, a w niektórych wypadkach nawet ze stratą. Zapasy herbaty u importerów bardzo duże i na razie nie ma widoków ich zmniejszenia. Ceny na poszczególne gatunki herbaty kształtują się następująco: Cejlon zwykły 11,60—11,80 zł za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera, Cejlon średni — zł 12,20—13,00, Sumatra 11,20—12,50 zł, Travancora zł 12,80—13,30, zależnie od gatunku i ilości odbioru.

Korzenie:

Pieprz czarny w zakupie zdrożał o 5 hfl. na 100 kg, a pieprz biały o 8 hfl. Pomimo zwyżki cen za granicą, zainteresowanie ze strony odbiorców krajowych osłabło w tych artykułach. Jakkolwiek napływają do importerów zapytania na ten artykuł, to jednak dokonanie konkretnych transakcyj dochodzi do skutku bardzo rzadko i to jedynie na mniejsze partie. Ceny kształtują się następująco za

1 kg towaru oclonego loco magazyn hurtownika; Pieprz czarny — zł 2,83—3.00. pieprz biały — zł 3,50—3,60, piment (ziele angielskie) zł 5,60—5,80 (koszt własny zł 5,90), cynamon zł 5,80—6,20 zależnie od gatunku. Na piment i cynamon nie ma prawie w ogóle nabywców.

Masło kakaowe:

Masło kakaowe na rynku holenderskim zwyżkowało w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego o 2 hfl. na 100 kg. Cena zakupu wynosi hfl. 56,— cif Gdynia. Przy sprzedaży do kraju cena waha się od 2.80—2.90 zł za 1 kg towaru oclonego. Zbyt po tych cenach jest jednak bardzo słaby. Odbiorcy oferują za masło kakaowe jedynie zł 2.60 za 1 kg.

Owoce suszone:

Ruch w handlu śliwkami amerykańskimi ożywiony. Popyt większy od podaży. Ceny kształtują się następująco: śliwki oregon 30/45 zł 1,55—1,58 za 1 kg przy sprzedaży w workach, a 40/50 — zł 1,48—1,50. Towar skrzynkowy 30/40 — zł 1.65 przy odbiorze większych ilości i zł 1,60—1,70 przy partiach mniejszych. 40/50 — zł 1,60—1.63. Na inne owoce suszone zainteresowanie umiarkowane. Ceny bez zmiany.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dn. 16 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Lech" z transportem 8.500 kg orzechów ziemnych.

s/s „Chorzów" przywiózł dnia 16 lutego z Rotterdamu 1.279 kg herbaty, 2.797 kg kawy, 18.200 kg kakao, 12.516 kg ziarna kakaowego, 15.250 kg masła kakaowego, 2.827 kg pieprzu. 1.196 kg cynamonu, 950 kg goździków. 438 kg anyżu i 243 kg innych korzeni.

Dnia 17 lutego nadszedł z Londynu s/s „Lech" z transportem 29.904 kg herbaty i 13.950 kg kawy.

Następny transport herbaty w ilości 1.850 kg nadszedł z Rotterdamu na s/s „Bussart" dnia 18 lutego.

Dnia 22 lutego nadszedł do Gdyni dalszy transport towarów kolonialnych na s/s „Puck". Statek przywiózł: 7.529 kg herbaty, 1.596 kg kawy, 32.627 kg kakao, 16.888 kg masła kakaowego oraz 2.104 kg różnych korzeni jak pieprz. cynamon. goździki.

s/s „Śląsk" przywiózł do Gdyni dnia 22 lutego (drugi rejs w omawianym okresie sprawozdawczym) 15.000 kg śliwek suszonych. 17.500 kg orzechów ziemnych, 5.328 kg daktyli. 2.036 kg masła kakaowego i 810 kg kawy.

Dnia 17 lutego na s/s „Brageland" nadszedł do Gdyni pierwszy w tym okresie sprawozdawczym transport pomarańcz palestyńskich w ilości 31.501 skrzyń (1.197.038 kg) w tym mała ilość grapefruitów. Z Cypru nadeszło na tym statku 96 worków rodzynek. Dla Gdańska był transport 520 skrzyń (19.760 kg) pomarańcz palestyńskich.

Dnia 20 lutego s/s „Wiborg II" przywiózł z Rotterdamu 54.347 kg bananów.

Zapowiedziany przez nas na dzień 14 lutego s/s „Keenfig Pool" nadszedł do Gdyni z opóźnieniem i w dniu 21 lutego wyładował w porcie 20.000 skrzyń (ca 1.000 ton) pomarańcz hiszpańskich.

s/s „Scandinavia" zawinął do portu gdyńskiego dnia 21 lutego z ładunkiem 6.700 skrzyń cytryn włoskich oraz 65 skrzyń pomarańcz włoskich.

Większy transport owoców suszonych nadszedł do Gdyni na s/s „Isa" dnia 27 lutego. Dla importerów polskich nadeszło: z Calamaty 4.942 worków koryntek (123.550 kg), 575 worków fig (14.385 kg), z Candii — 1.172 worków rodzynek (28.856 kg), z Izmiru — 2.025 worków sułtanek 28.973 kg, 167 worków orzechów (11.460 kg). Dla importerów gdańskich: z Candii — 607 worków sułtanek (9.105 kg). 34 worków rodzynek (850 kg), z Izmiru — 1.000 worków sułtanek (13.890 kg), z Calamaty — 492 worki koryntek (13.300 kg).

s/s „Vingaland" przywiózł dnia 27 lutego dla importerów dalszy transport pomarańcz i grapefruitów w ilości 14.100 skrz. (535.800 kg).

Dnia 4 marca spodziewany jest w Gdyni s/s „Wiborg I" z transportem ca 60.000 kg bananów.

Na s/s „Gotia" nadejdzie do Gdyni dnia 4 marca ładunek cytryn włoskich. Nie jest znana na razie dokładna wielkość ładunku. Transport ten jak się dowiadujemy. będzie należał do średnich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 24 lutego urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 6 przetargów, na których wystawiły następujące ilości towaru:

6.373 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano wszystko w cenie 1.24—1.31 zł za 1 kg netto.

4.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich. które w całości zostały sprzedane po 1.01 — 1,05 zł za kg.

4.291. skrzyń cytryn włoskich, z czego sprzedano 2.717 skrzyń w cenie 29—31 zł, przy czym dwie partie sprzedane zostały w cenie 24 i 26,50 zł za 1 skrzynię.

Poza wymienionymi wyżej towarami wystawione i częściowo sprzedane zostały owoce suszone, których ilości i uzyskane ceny w szczegółowym wykazie aukcyj podajemy.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 18 lutego aukcję. wystawiając:

1.833 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano:
1.833 klatek w cenie 1,24—1,29 zł za kg
1.500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano:
625 skrzyń w cenie 29—31 zł za skrzynię
250 skrzynek daktyli francuskich — sprzedano: 125 skrz. w cenie 14 zł za skrzynkę

400 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano: 275 skrzynek w cenie 1,85—2,00 zł za kg
80 skrzynek orzechów francuskich — sprzedano: 40 skrz. w cenie 3,80 zł za 1 kg
400 worków rodzynek greckich — sprzedano: 200 worków w cenie 1,60 zł za 1 kg
10 worków koryntek greckich — sprzedano: 10 worków w cenie 1,15 zł za 1 kg,

Dnia 21 lutego wystawiono na aukcję następujące artykuły:
3.900 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 3.900 skrz. po 1,02—1,05 zł kg
1.000 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 300 skrz. po 29—30,50 zł skrz.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

na aukcji dnia 11 lutego wystawiły:
1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.200 klatek po 1,29—1,30 zł 1 kg
49 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 49 skrz. po 24 zł skrzynia
400 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrz. po 30—31,50 zł skrz.
333 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 333 skrz. po 30—31,50 zł.

Dwie pierwsze partie cytryn stanowiły towar komisowy.

Na aukcji dnia 14 lutego wystawiono tylko 600 klatek pomarańcz włoskich, które w całości zostały sprzedane w cenie 1,30—1,31 zł za 1 kg.

Dnia 18 lutego wystawiono do przetargu:
1.419 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.419 klatek po 1,25—1,28 zł
989 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 989 skrz. po 26,50—31 zł.

Jedna partia towaru w ilości 272 skrzyń została sprzedana po 26,50 zł skrzynia. Towar był oddany w komis.

Na aukcji dnia 22 lutego wystawiono:
1.321 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.321 klatek po 1,24—1,25 zł 1 kg
600 skrz. pomarańcz palest. — sprzedano: 600 skrz. po 1,01—1,03 zł 1 kg
350 work. śliwek kaliforn. — sprzedano: 350 work. po 1,46—1,50 zł 1 kg

W wyszczególnionych wyżej aukcjach brało udział przeciętnie 15—20 kupców.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Na rynku tutejszym nie notuje się prawie żadnych transakcyj w owocach krajowych. Na rynek dowożone są jedynie owoce w ilościach, jakie Gdynia zdolna jest konsumować. Należy zaznaczyć, że konsumcja owoców krajowych w Gdyni spadła w ostatnim czasie do minimum.

Jabłka notowane są jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym w cenie 0,60 — 1,00 zł za kg. Pomarańcze palestyńskie, których cena, wskutek małych ilości towaru na rynku, zwyżkowała na 1—1,05 zł, ulegnie prawdopodobnie obniżce w związku z nowymi transportami, jakie nadeszły do Gdyni.

Pomarańcze włoskie po ostatniej zniżce cen nie wykazują tendencyj zwyżkowych. W ostatnim czasie nadeszły do Gdyni nowe partie tego towaru.

Dnia 22 lutego nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz hiszpańskich. Transport ten, zapowiadany już na tydzień wcześniej, nadszedł z opóźnieniem. Wskutek długotrwałego transportu (około 3 tygodnie) towar nadszedł częściowo zepsuty (ponad 5%).

Kupcy wykazują zainteresowanie tym artykułem, który podlega sprzedaży na aukcjach. Przewidywana cena ma wynieść ca 1.10 zł za 1 kg.

Cytryny włoskie w dalszym ciągu sprzedawane są w cenie 63 zł za partię.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZBIORY KAWY W SEZONIE *1937/38.*

Dane statystyczne o zbiorze kawy w sezonie 1937/38. według szacunku krajów produkujących przedstawiają się w sposób następujący:

Ogólna produkcja światowa	39.883.000	work.
z tego Brazylia	25.462.000	work.
kraje niebieskich kaw	13.667.000	„
kolonie francuskie	736.000	„
Stany Brazylijskie produkować mają:		
Sao Paulo	17.530.000	
Minas	4.337.000	
Espirito Santo	1.325.000	
Rio de Janeiro	975.000	
Parana	725.000	

Z tego prawdopodobnie na eksport pójdzie 7.638.000 worków, czyli 30%, 70% są wstrzymane i mają podobno być przeznaczone na zniszczenie.

Kraje niebieskich kaw wskazują zwyżkę ca. 1.000.000 worków powyżej ostatniorocznych zbiorów.

Columbia	4.125.000	work.
Indie Holenderskie	1.970.000	„
Venezuela	950.000	„
Salvador	875.000	„
Guatemala	850.000	„
Haiti	520.000	„
Mexico	500.000	„
Kenya	400.000	„
Kongo Belgijskie	400.000	„
Costa Rica	400.000	„
Uganda	300.000	„
Angola	325.000	„
Abisynia	300.000	„
Tanganyika	285.000	„
Nicaragua	250.000	„
Equador	225.000	„
San Domingo	200.000	„

Zwracają na siebie uwagę dane o produkcji kawy w Koloniach Francuskich, gdzie produkcja ta zwyżkowała o 200.000 worków, z czego więcej niż połowa produkowana jest przez Madagaskar, t. z. 490.000 worków, dzięki temu Madagaskar w zakresie produkcji kawy stoi na równi z Meksykiem i Haiti, a więcej produkuje, aniżeli Kenya, Kongo Belgijskie lub Costa Rica. A. Wiatrak.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 marca 1938 r. | NR 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Zagadnienia wystawiania t. zw. zaświadczeń składowych w porcie gdyńskim

Ekspedytorzy gdańscy od wielu lat wydają t. zw. „Lagerscheine“ będące pokwitowaniami otrzymania towaru na skład a więc papierami legitymacyjnymi w myśl par. 808 poniemieckiego kodeksu cywilnego (BGB). „Lagerscheine“ zwane po polsku zaświadczeniami składowymi podają w swej treści, że ekspedytor trzyma wymienione w zaświadczeniu towary w swym własnym składzie lub składzie przez niego dzierżawionym do dyspozycji osoby wymienionej w zaświadczeniu. W treści zaświadczenia wyraźnie są powołane warunki składowe i ekspedycyjne Związku Gdańskich Ekspedytorów, które to warunki uznaje zleceniodawca a więc osoba oddająca towary na skład jako prawnie ją obowiązujące przez fakt przyjęcia wzgl. otrzymania zaświadczenia składowego.

Spośród wyżej podanych warunków, stanowiących nierozłączną część omawianego zaświadczenia składowego interesującymi są następujące postanowienia:

Par. 13, który stanowi, że towary składowe stanowią zastaw na rzecz składownika (ekspedytora) w odniesieniu do wszystkich roszczeń jakie przysługują temu ostatniemu z rachunku bieżącego lub z innych tytułów prawnych w stosunku do składającego.

Par. 14 stanowiący, że składownik w razie wystawienia zaświadczenia składowego ma prawo, lecz nie posiada obowiązku badania legitymacji okaziciela zaświadczenia składowego. Składownik może w szczególności wydać towar okazicielowi za zwrotem zaświadczenia. Cesja (przelew) praw, albo zastaw praw składającego płynących z umowy o skład są ważne wobec składownika tylko wtedy, gdy zostaną zakomunikowane pisemnie, w tym ostatnim wypadku uprawnionym do dyspozycji towarem oddanym na skład jest jedynie cesjonariusz lub zastawnik za zwrotem zaświadczenia składowego.

Par. 15 wypowiada również bardzo ważną zasadę, że w razie zajęcia prawa składającego co do wydania składowanego towaru przez trzecią osobę, jest składownik uprawniony bez względu na to czy ta trzecia osoba jest wierzycielem składającego czy nie, wezwać listem poleconym składającego ażeby w przeciągu 2 tygodni wytoczył powództwo przeciwko osobie, która dokonała zajęcia celem ustalenia, że osoba ta nie może realizować żadnych praw na podstawie postanowienia sądowego o zajęciu. Jeżeli powyższe wezwanie pozostanie bez skutku ma składownik prawo wydać towar komornikowi sądowemu.

Analiza prawna wyżej podanego zaświadczenia składowego używanego w Gdańsku, oraz najważniejszych postanowień warunków ogólnych, stanowiących część składową zaświadczenia przedstawia się następująco:

Samo zaświadczenie składowe opiera swą treść i swój byt prawny na par. 808 niem. kodeksu cywilnego (BGB), które to postanowienie, jak będzie o tym mowa niżej, nie obowiązuje na terenie Rzeczypospolitej od chwili wejścia w życie kodeksu zobowiązań (1 lipca 1934 r.) Par. 808 BGB stworzył pojęcie t. zw. chromych tytułów na okaziciela, odznaczających się tym, że jakkolwiek opiewają one na

nazwisko wierzyciela (w omawianym wypadku na nazwisko osoby oddającej towary na skład) — zawierają poza tym postanowienie, że wystawca (dłużnik) może świadczyć tak jak przy zwyczajnych tytułach na okaziciela również każdemu posiadaczowi zaświadczenia. W konsekwencji tego wystawca zwolniony jest ze swych obowiązków przez świadczenie okazicielowi dokumentu, którego uprawnień rzeczowych nie potrzebuje bliżej badać. W ten sposób zasadniczą i jedyną różnicą pomiędzy zwyczajnymi dokumentami na okaziciela a wyżej podanymi chromymi tytułami jest ta, że wystawca może świadczyć okazicielowi, natomiast okaziciel nie może żądać świadczenia na swoją rzecz. W ten sposób chromy tytuł na okaziciela nie przenosi samoistnie roszczenia o wydanie — lecz raczej jest papierem legitymacyjnym, którego honorowanie jest uzależnione w zupełności od woli dłużnika (wystawcy) w stosunku do okaziciela — a więc daje tym samym większą pewność obrotu przy równoczesnej elastyczności papieru na okaziciela.

O ile chodzi o zacytowane postanowienia t. zw. warunków ogólnych są one oparte na przepisach niem. kodeksu handlowego o interesie składowym w granicach swobody kontrahentów co do wzajemnego określania swych praw i obowiązków.

Powstaje zasadnicze pytanie, czy wyżej wymienione zaświadczenia składowe, oraz warunki ogólne a w szczególności cytowane ich najważniejsze postanowienia mogą być używane na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej o ile chodzi o pewność obrotu i o ile chodzi o ich zgodność z podstawowymi zasadami polskiego kodeksu zobowiązań, oraz kodeksu handlowego.

Należy przede wszystkim zaznaczyć — przy próbie rozwiązania powyższego pytania — że art. XXVII przepisów, wprowadzających polski kodeks zobowiązań uchylił pomiędzy innymi moc obowiązującą wyżej wymienionego par. 808 niem. kodeksu cywilnego równocześnie z całym rozdziałem, traktującym o zapisach długu na okaziciela — co zresztą było prostą konsekwencją wprowadzenia osobnego rozdziału do kodeksu zobowiązań, traktującego o dokumentach na okaziciela i znakach legitymacyjnych.

W rozdziale tym nie znajdujemy przepisu, który byłby powtórzeniem, par. 808 BGB. W uzasadnieniu projektu komisji kodyfikacyjnej istnieje jednak wzmianka co do t. zw. chromych zapisów długu na okaziciela. Zapisy te ulegają zdaniem komisji kodyfikacyjnej a ściśle mówiąc t. zw. komitetu lwowskiego, który opracowywał odnośne przepisy, — ogólnym przepisom kodeksu zobowiązań o dokumentach na okaziciela.

Wynika z powyższego, że rozwiązania zasadniczego pytania czy możliwym jest wystawianie pod rządem kodeksu zobowiązań dokumentu imiennego, w którym wystawca zastrzega sobie prawo spełnienia świadczenia również do rąk okaziciela — szukać należy w postanowieniach kodeksu zobowiązań a w szczególności w art. od 225 do 230.

Zdawałoby się, że kategoryczna treść art. 225 K. Z., który opiewa:

> „Kto wystawi dokument, w którym zobowiąże się spełnić świadczenie na żądanie okaziciela, obowiązany jest do świadczenia za zwrotem wydanego dokumentu, a w razie częściowego świadczenia za zaznaczeniem o tym na okazanym dokumencie“

wyklucza możliwość niedokonania świadczenia do rąk okaziciela. Jednakże z pomocą przychodzi art. 227 K. Z., który brzmi następująco:

> „Posiadaczowi dokumentu na okaziciela może wystawca przeciwstawić tylko takie zarzuty, które odnoszą się do autentyczności lub wynikają z treści okazanego dokumentu, albo służą mu przeciw osobie okaziciela“

albowiem z przepisu tego wynika, że jeżeli wystawca dokumentu imiennego zastrzegł sobie prawo spełnienia świadczenia również do rąk okaziciela, albo jeżeli zobowiązał się spełnić świadczenie nie tylko na żądanie osoby wymienionej w dokumencie, lecz i na żądanie każdego okaziciela za zwrotem dokumentu lub zaznaczeniem na dokumencie dokonanego świadczenia — częściowego — to zastrzeżenie takie stanowi istotną treść dokumentu, która może być skutecznie przeciwstawioną okazicielowi a tym samym i uzasadniać odmowę świadczenia do rąk okaziciela. Pogląd ten wydaje się być tym bardziej uzasadnionym, ile że Kodeks Zobowiązań nie zabrania czynienia podobnych zastrzeżeń, a wprost przeciwnie w jednym ze swych podstawowych artykułów, a mian. art. 55 głosi zasadę, że strony zawierające umowę mogą ułożyć swój stosunek wedle swego uznania, byleby treść i cel umowy nie sprzeciwiały się porządkowi publicznemu, ustawie, ani dobrym obyczajom. Jest to t. zw. zasada wolności umów, w myśl której oraz w oparciu o uzasadnienie komisji kodyfikacyjnej, że t. zw. chrome zapisy długu na okaziciela ulegają ogólnym przepisom kodeksu zozobowiązań o dokumentach na okaziciela — można odpowiedzieć na zasadnicze pytanie, czy dokumenty z par. 808 BGB mogą mieć byt prawny w Polsce, przez analogiczne ułożenie treści dokumentu na okaziciela — w sposób twierdzący.

Rozstrzygnąwszy w sposób afirmatywny pierwsze pytanie co do możliwości istnienia „chromych“ zapisów długu na okaziciela — należy się jeszcze zastanowić, czy podobne dokumenty nie sprzeciwiają się jednej z obowiązujących ustaw (art. 55 K. Z.), a to tym bardziej, że w rozdziale, traktującym o dokumen-

tach na okaziciela i znakach legitymacyjnych znajdujemy art. 226 K. Z. o treści następującej:

„Jeżeli do wystawiania i puszczania w obieg dokumentów na okaziciela ustawa wymaga zezwolenia władzy, dokument, wystawiony bez zezwolenia właściwej władzy, jest nieważny, a wystawca odpowiedzialny jest za szkodę, jaką komukolwiek wyrządził przez wystawienie takiego dokumentu".

Przed wprowadzeniem w życie kodeksu zobowiązań nie był znany ogólny przepis, któryby uzależniał prawo wystawiania każdego dokumentu na okaziciela od uprzedniego zezwolenia władzy. Jedynie uchylony obecnie par. 795 niem. kod. cyw. (BGB) postanawiał, że wystawione w kraju zapisy długu na okaziciela, zawierające przyrzeczenie zapłaty oznaczonej sumy pieniężnej wolno wypuszczać w obieg tylko za zezwoleniem władzy państwowej.

Wynika z powyższego, że art. 226 nie wprowadza ogólnego zakazu wystawiania dokumentów na okaziciela — a co za tym idzie, że wystawianie takich dokumentów jest możliwe szczególnie w wypadkach gospodarczo uzasadnionych, gdy chodzi o wygodę stron, które chcą uniknąć potrzeby dokonywania przelewu (cesji) wierzytelności, a tym samym uniknąć zarzutów z tytułu umowy zawartej między stronami a w dokumencie nieujawnionej.

Rozwiązawszy zatem pozytywnie drugie pytanie, że wystawianie chromych zapisów długu na okaziciela nie jest zakazane ogólnym przepisem prawnym — należy zbadać, czy wystawianie takie jest dozwolone z uwagi na szczególny przepis ustawowy a zwłaszcza z uwagi na postanowienia art. 647 Kodeksu handlowego:

„Domem składowym jest przedsiębiorstwo składowe, które ma prawo wystawiać zbywalne przez indos dowody składowe oraz sprzedawać przez licytację publiczną złożone u siebie rzeczy na żądanie osoby, uprawnionej do rozporządzenia tymi rzeczami".

Z powyższego postanowienia wynikają dwa wnioski:

1) że jedynie dom składowy ma prawo wystawiać zbywalne przez indos dowody składowe,

2) że dowód składowy nie jest dokumentem na okaziciela, albowiem jak wynika z art. 654 par. 2 K. H. obie części tego dowodu a mianowicie rewers czyli składowy dowód posiadania i warant, czyli składowy dowód zastawniczy muszą zawierać poza innymi wzmiankami również imię i nazwisko oraz adres składającego.

Jakkolwiek zatem zaświadczenia składowe, będące przedmiotem niniejszych uwag mają na celu tę samą funkcję gospodarczą, a mianowicie ułatwienie i uprzystępnienie kredytu, który to cel przyświeca również i dowodowi składowemu, unormowanemu w kodeksie handlowym — należy uznać, że wystawianie zaświadczeń, w których składownik podaje, że trzyma pewien towar do dyspozycji osoby w tym zaświadczeniu wymienionej z tym zastrzeżeniem, że może wydać towar nie tylko na żądanie wymienionej osoby, lecz również i na żądanie każdego okaziciela dokumentu za zwrotem tego ostatniego — nie jest i nie może być uznawane za równoznaczne z wystawieniem dowodu składowego w myśl art. 654 i nast. K. H.

Powyższy pogląd znajduje swe potwierdzenie zarówno w odmiennie różnym charakterze zaświadczenia składowego z jednej strony i dowodu składowego z drugiej strony — jak i w skutkach prawnych, które się łączą z jednym i drugim dokumentem.

Przede wszystkim zaświadczenie składowe jest dokumentem na okaziciela, mającym swą podstawę i byt prawny w przepisach kodeksu zobowiązań — gdy tymczasem dowód składowy jest specjalnym dokumentem handlowym, uregulowanym w kodeksie handlowym. Zaświadczenie składowe jest jedynie dokumentem stwierdzającym prawo do odbioru składowego towaru, który to towar ze swej strony podlega wszelkim perypetiom prawa rzeczowego i to niezależnie od wydanego zaświadczenia składowego. Natomiast dowód składowy pociąga za sobą daleko idące skutki prawne, które streszczają się w tym, że dowód składowy jest surogatem towarów, albowiem do umownego przeniesienia własności towarów konieczne jest wręczenie rewersu (art. 659 par. 1 K. H.), a osoba wykazująca swoje prawo nieprzerwanym szeregiem indosów na rewersie jest uważaną za właściciela towaru (art. 659 par. 2 K. H.) Najważniejsze postanowienie odróżniające skutki prawne obu dokumentów zawarte jest w art. 661 K. H., który mówi, że ani towar, na który wystawiono dowód składowy, ani też prawa, które służą posiadaczowi rewersu lub warantu na towarze nie podlegają egzekucji, której przedmiotem może być tylko dowód składowy lub jedna z części tego dowodu.

Postanowienia powyższe nie mają zupełnie zastosowania do towarów objętych zaświadczeniami składowymi. Własność tych towarów może być przedmiotem odrębnych aktów prawnych poza zaświadczeniami składowymi. Na towarach tych mogą być ustanawiane prawa zastawu, a tak samo egzekucja może mieć miejsce w stosunku do nich bez konieczności i potrzeby przedkładania zaświadczenia składowego wzgl. sądowego zajęcia tego dokumentu.

O ile chodzi o włączenie zasadniczych postanowień t. zw. warunków ogólnych używanych przy „Lagerscheinach" gdańskich do pol-

skiego zaświadczenia składowego, a w szczególności o włączenie postanowień par. par. 13, 14 i 15, tych warunków ogólnych, nie uważam ażeby istniały w tym względzie jakiekolwiek przeszkody z punktu widzenia postanowień polskiego kodeksu handlowego, a w szczególności jego rozdziału VIII traktującego o umowie składu. Ekspedytor, posiadający magazyn własny, lub składający towary w magazynie dzierżawionym jest przedsiębiorcą składowym w rozumieniu kodeksu handlowego, może zawierać umowy o skład i może te umowy kształtować w sposób, odpowiadający treściowo wyżej wymienionym par. od 13—15 gdańskich warunków ogólnych, a to tym bardziej, że postanowienia polskiego kodeksu handlowego odnoszące się do umowy składu są prawie ściśle wzorowane na odnośnych postanowieniach niem. kodeksu handlowego, które służą jako podstawa do gdańskich warunków ogólnych.

Podkreślić należy jeszcze jeden ważny szczegół: ekspedytorowi służy na podstawie art. 608 K. H. ustawowe prawo zastawu na zabezpieczenie roszczeń o przewoźne (a więc w praktyce o fracht morski), o prowizję, o zwrot wydatków i kosztów, o ryczałtowo umówione wynagrodzenie, o zwrot zaliczek, oraz wszelkich innych należności, powstałych ze zlecenia ekspedycyjnego — i to na wszystkich rzeczach, stanowiących przedmiot ekspedycji dopóki te rzeczy znajdują się u ekspedytora lub u osoby, która je dzierżawi w imieniu ekspedytora (a więc np. w magazynie stanowiącym własność Urzędu Morskiego), albo dopóki ekspedytor może rozporządzać tymi rzeczami za pomocą papierów towarowych.

Identyczne ustawowe prawo zastawu służy na podstawie art. 640 K. H. przedsiębiorcy składowemu na zabezpieczenie roszczeń o składowe i inne należności powstałe z umowy składu.

Te dwa ustawowe prawa zastawu, zlewające się w jednej osobie ekspedytora, jeżeli ekspedytor składuje towary we własnym magazynie, dają w praktyce bardzo szerokie zabezpieczenie przeciwko ewtl. powstać mogącym zajęciom sądowym, albowiem ustawowe prawo zastawu będzie korzystało z prawa pierwszeństwa i przedsiębiorca składowy lub ekspedytor będą w praktyce zawsze pokryci co do swych wierzytelności.

O ile chodzi o przeniesienie prawa własności na składowanych towarach, może się ono odbywać jak wyżej wspomniałem, niezależnie od wydanego zaświadczenia składowego. Niemniej jednak w praktyce odmówi ekspedytor, wzgl. przedsiębiorca składowy wydania towaru, na który wydał zaświadczenie składowe Nabywca towaru, który nie będzie równocześnie posiadaczem zaświadczenia składowego będzie musiał drogą osobnej skargi wydobywczej żądać od sprzedawcy wydania mu zaświadczenia składowego, wzgl. w razie zaginięcia lub kradzieży tego ostatniego wszcząć postępowanie amortyzacyjne wzgl. wywoławcze celem uznania wydanego zaświadczenia składowego za nieistniejące. Jak więc wynika z powyższego odebranie składowanego towaru bez przedstawienia zaświadczenia składowego, będzie w praktyce niezmiernie utrudnione, wobec czego nie należy się obawiać, ażeby z tego tytułu powstały pewne kolizje prawne i ażeby interesy osoby, udzielającej kredyt pod zabezpieczenie zaświadczenia składowego mogły być zagrożone.

W tym punkcie powstaje konieczność omówienia tych możliwości, jakie daje pod względem zabezpieczenia zaświadczenie składowe osobie, udzielającej kredyt na podstawie zaświadczenia, a mówiąc praktycznie bankom, któreby uruchomiły specjalne kredyty na podstawie zaświadczeń składowych.

Pierwszą okolicznością jaką wypada tu podkreślić jest ta, że bank udzielający kredytu, może żądać, ażeby zaświadczenie składowe zostało wystawione na jego imię. Jakkolwiek bowiem został uchylony również par. 806 poniem. kodeksu cywilnego, który stanowił. że przepisanie zapisu długu, opiewającego na okaziciela, na nazwisko pewnej, ściśle oznaczonej osoby, może uskutecznić tylko wystawca, oraz że wystawca nie ma obowiązku przepisania, i jakkolwiek podobnego przepisu nie znajdujemy w kodeksie zobowiązań — to jednak należy stanąć na stanowisku, iż w wypadku okazania dokumentu przez posiadacza, jeżeli wystawca zgodzi się na przepisanie tego dokumentu na określoną osobę, to taka zmiana treści dokumentu na okaziciela za zgodą obu stron jest dopuszczalna w myśl art. 111 Kod. Zob., albowiem każda umowa, stwierdzona pismem może być zmieniona na piśmie za zgodą stron

Wobec powyższego bank, udzielający kredytu, otrzyma wprost od przedsiębiorcy składowego, czyli od składownika, zaświadczenie składowe, że przedsiębiorca ten trzyma do jego dyspozycji towary, wymienione w zaświadczeniu składowym.

Na towarach, wymienionych w zaświadczeniu składowym, może ustanowić ich właściciel prawo zastawu na rzecz banku, udzielającego kredyt, o ile w myśl art. 25 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 17 III 1928 o prawie bankowym Dz. U., poz. 321/1928 posiada bank osobne zezwolenie na udzielanie pożyczek pod zastaw ruchomości. W tym wypadku musiałby bank, udzielający kredyt, sporządzić z właścicielem towaru umowę o zastaw, traktować zaświadczenie składowe, jako dokument, stwierdzający oddanie zastawu w posiadanie banku, i wciągnąć następnie ten zastaw do osobnej księgi sznurowej z wymienieniem wysokości wierzytelności zabezpieczonej zastawem oraz z wymienieniem rodzaju i jakości przyjętych pod zastaw przedmiotów, a to w myśl art. 46 wyżej wspomnianego prawa bankowego. Ten sposób postępowania nadaje

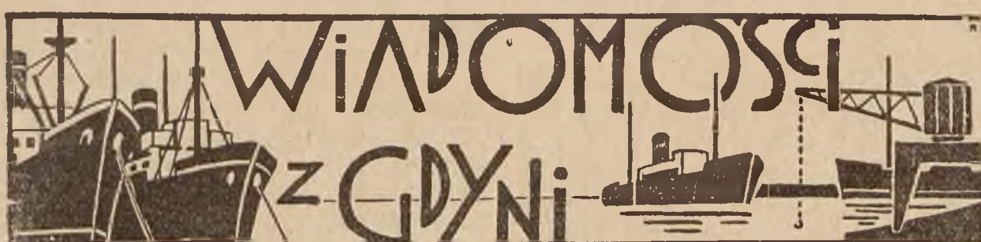
bankowi, udzielającemu kredyt, uprawnienia wynikające z art. 47 i 48 prawa bankowego, a mianowicie prawo sprzedaży zastawionych przedmiotów po uprzednim wezwaniu dłużnika listem poleconym do zaspokojenia przypadającej od niego należności w 15-dniowym terminie od daty wysłania wezwania.

Jako ostatnia kwestia, która się nasuwa w związku z omawianym zagadnieniem musi być potraktowana sprawa obowiązków przedsiębiorstwa bankowego, płynących z art. 305 kod. handl., który brzmi jak następuje:

„Par. 1. Kupca, prowadzącego przedsiębiorstwo bankowe, który nabywa papier na okaziciela skradziony lub zagubiony, nie uważa się za będącego w dobrej wierze, jeżeli utracony papier na okaziciela został objęty postępowaniem umarzającym, a kupiec nabył papier po ogłoszeniu o wszczęciu takiego postępowania w Monitorze Polskim. Ogłoszenie nie ma tego skutku, jeżeli kupiec nie mógł o nim wiedzieć".

Praktyczna konsekwencja tego przepisu będzie się streszczała w tym, że bank, udzielający kredytu na podstawie zaświadczenia składowego, będzie musiał przeglądnąć Monitory Polskie od daty wystawienia zaświadczenia składowego, ażeby stwierdzić swą dobrą wiarę w chwili nabycia.

Dr Tadeusz Bierowski.



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

Dnia 9 marca odbyło się pod przewodnictwem Radcy J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Na wstępie Komisja zaznajomiła się z uwagami odnoszącymi się do wniesionego ostatnio do Sejmu w drodze inicjatywy poselskiej projektu ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni" i przyjęła je do wiadomości.

Następnie Komisja przeprowadziła obszerną dyskusję nad stanem przygotowania przemysłu krajowego do obsługi tworzącego się w Gdyni przemysłu budowy okrętów i sformułowała swój pogląd na tę sprawę. Wychodząc z założenia, że krajowy przemysł budowy okrętów przede wszystkim powinien opierać się na produkcji części składowych okrętów przez przemysł wewnątrz kraju, Komisja uznała za konieczne gruntowne przestudiowanie całokształtu tego zagadnienia wspólnie z przedstawicielami poszczególnych przemysłów, wchodzących pod tym względem w rachubę, i stwierdziła, że już obecnie niektóre, aczkolwiek nieliczne, branże przemysłu dostarczają swe wyroby dla budujących się jednostek polskiej floty wojennej i handlowej. W związku z tym koniecznym jest poczynienie wszelkich wysiłków, aby udział przemysłu krajowego w tej dziedzinie ulegał dalszemu wydatnemu rozszerzeniu, przy równoczesnym dostosowaniu techniki i kosztów produkcji do wymogów krajowego przemysłu okrętowego w zakresie utrzymania konkurencyjności z tymże przemysłem za granicą.

W końcu posiedzenia Komisja rozpatrzyła i przychylnie zaopiniowała podania 4 kandydatów na zaprzysiężonych rzeczoznawców izbowych.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 8 lutego 1938 r. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby Przemysłowo-Handlowej p. Adama Korzeniewskiego posiedzenie izbowej Komisji Podatkowej.

Komisja szczegółowo przedyskutowała sprawę interpretacji niektórych przepisów ustawy z dnia 29 marca 1937 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni i to w celu określenia zakresu działania tych przepisów w odniesieniu do zwolnienia niektórych przedsiębiorstw z mocy przepisów samej ustawy. Między innymi Komisja sformułowała wniosek co do zwalniania z mocy prawa od podatku obrotowego przedsiębiorstw wyłącznie składowych i przedsiębiorstw ekspedycyjnych, posiadających własne składy, a dalej przedsiębiorstw dowozowo-przewozowych w transporcie morskim. Komisja ustaliła również różnicę pomiędzy przedsiębiorstwami handlu hurtowego, załatwiającymi wyłącznie transakcje hurtowe i z tego tytułu zwalnianymi z mocy prawa od podatku obrotowego, a przedsiębiorstwami, załatwiającymi, poza transakcjami hurtowymi, również transakcje detaliczne do dalszej odsprzedaży. W odniesieniu do tych ostatnich Komisja wypowiedziała opinię, że mogą one korzystać ze zwolnień od podatku obrotowego z mocy prawa tylko w tym wypadku, o ile transakcje hur-

towe stanowią więcej niż połowę obrotów danego przedsiębiorstwa. Przy tej sposobności Komisja sprecyzowała, że takie działy handlu, jak handel bawełną i lnem, oraz skórami i rybami, uważać należy jako hurtowy, gdyż wymienione surowce sprzedawane są z reguły kupcom i przemysłowcom, którzy dopiero po ich przerobieniu odsprzedają je dalej konsumentom.

Komisja następnie ustaliła pojęcie artykułów kolonialnych w tym sensie, że pod pojęcie tych artykułów podpadają artykuły spożywcze pochodzenia egzotycznego, jak wszelkie używki, (liście, korzenie i kora), oraz wszelkie owoce. Wreszcie Komisja sformułowała pogląd na charakter przedsiębiorstw, trudniących się uszlachetnianiem bananów w dojrzewalniach, w tym mianowicie sensie, że dojrzewalnie uważać należy, w stadium ich obecnego rozwoju, za przedsiębiorstwa przemysłowe.

Następnie Komisja Podatkowa rozpatrzyła sprawę ustalenia listy biegłych dla celów podatkowych na rok 1938 w związku z mającym nastąpić z dniem 1 kwietnia rb. rozszerzeniem obszaru okręgu Izby, a dalej wypowiedziała się, również w związku z rozszerzeniem granic, za zwiększeniem ilości kandydatów sfer przemysłowo-handlowych do Komisji Odwoławczej przy Izbie Skarbowej w Grudziądzu na okres 1938 r. i stworzeniem w zależności od tego 2 komisyj w celu usprawnienia załatwiania odwołań w sprawach podatkowych.

Na zakończenie swych obrad Komisja Podatkowa ustaliła pojęcie partii w odniesieniu do szeregu towarów kolonialnych dla celów podatkowych oraz przyjęła do wiadomości referat o załatwieniu sprawy zryczałtowania podatku obrotowego dla drobnych płatników na rok 1938, która to sprawa została załatwiona w myśl postulatów wysuniętych przez Izbę.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LUTYM BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ—LUTY BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *lutym br.* osiągnęły *674.257,8 ton* wobec 801.573,5 t w miesiącu styczniu br., 609.304,5 ton w miesiącu lutym 1937 roku oraz 529.084,4 ton w miesiącu lutym 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 15,9% spadek w porównaniu z ub. miesiącem styczniem br., 10,7%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lutego 1937 r. oraz poważny 27,4%-owy wzrost w porównaniu z obrotami miesiąca lutego 1936 roku.

Jedną z najpoważniejszych przyczyn, wpływających na spadek obrotów w miesiącu lutym każdego roku w porównaniu z ub. miesiącem styczniem jest niewątpliwie różnica 2 względnie 3 dni, powodująca ok. 16%-owy spadek przeładunku miesięcznego. Obroty miesiąca lutego roku sprawozdawczego wnoszą natomiast poważny wzrost w porównaniu z analogicznymi miesiącami lat ubiegłych.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (674.257,8 ton) złożył się przywóz zamorski — 138.265,5 t. oraz wywóz zamorski — 535.992,3 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie: styczeń—luty br. (1.475.831,6 ton) wykazują poważny 15,6%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem 1937 roku (1.276.546,4 ton). Zgoła inaczej kształtowały się obroty zamorskie w roku ubiegłym w porównaniu z 1936 rokiem, wykazując nieznaczny 0,09%-owy spadek.

W roku bieżącym nadal dobre rezultaty daje przywóz zamorski, wykazując 28,4%-owy wzrost w okresie: styczeń—luty br. (296.447,3 ton) w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (230.804,4 ton). Podkreślić natomiast należy poważny spadek tempa wzrostu w stosunku do ok. 40%-owego wzrostu przywozu zam. w okresie: styczeń—luty 1937 r. w porównaniu z tym samym okresem 1936 r. (164.782,6 ton).

W przeciwieństwie do roku ubiegłego wywóz zamorski w okresie: styczeń — luty br. (1.179.384,— ton) wykazuje 12,8%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu 1937 roku (1.045.742,— ton). W roku ubiegłym wywóz zamorski w powyższym okresie czasu zmniejszył się o ok. 6% w stosunku do wywozu w tym samym okresie czasu 1936 roku (1.112.970 t.)

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (138.265,5 ton), wykazuje nieznaczny 1,3%-owy spadek w porównaniu z przywozem zam. mies. stycznia br. (158.181,8 ton), 2,6%-owy wzrost w stosunku do przywozu zam. m. lutego 1937 r. (109.767,8 ton) oraz nader poważny 104,3%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zam. mies. lutego 1936 roku (67.665,5 ton).

Nieznaczny spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem styczniem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za m. styczeń br.): ryż surowy — 27 t. (5.699 t.), herbata — 103 t. (118 t.), żywica — 487 t. (905 t.), śledzie świeże — 1.313 t. (3.977 t.), śledzie solone — 2.422 t. (3.149 t.), smoła i smary — 5 t. (215 t.), asfalt — 8 t. (24 t.), siarka — 132 t. (967 t.), przetwory chemiczne — 122 t. (155 t.), garbniki — 520 t. (784 t.), fosforyty — 11.471 t. (16.410 t.), bawełna — 7.388 t. (8.878 t.), juta — 1.227 t. (1.452 t.), papier i makulatura — 1.086 ton (1.250 t.), celuloza — 147 t. (554 t.), metale różne — 220 t. (328 t.), złom żelazny — 50.877 t. (75.689 t.), miedź — 692 t. (1.618 t.), cynk — 1 t. (305 t.), wyroby żelazne i metalowe — 675 t. (780 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 201 t. (339 t.),

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu ryżu surowego, złomu żelaznego oraz miedzi.

Wzrosły natomiast pozycje przywozu: nasiona różne — 170 t. (98 t.), nasiona oleiste — 8.570 t. (3.894 t.), owoce świeże — 7.012 t.

(3.794 t.), owoce suszone — 1.217 t. (565 t.), orzechy i migdały — 181 t. (96 t.), kawa — 458 t. (290 t.), kakao — 375 t. (305 t.), korzenie — 137 t. (110 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 11.352 t. (10.018 t.), oleje — 142 t. (131 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 367 t. (236 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.061 t. (874 t.), tran — 381 t. (182 t.), napoje alkoholowe — 113 t. (56 t.), tytoń — 854 t. (227 t.), farby — 54 t. (35 t.), wełna — 3.052 t. (1.726 t.), przędza bawełniana — 136 t. (113 t.), szmaty — 1.252 t. (1.042 t.). kauczuk — 799 t. (718 t.), wyroby gumowe — 187 t. (59 t.), żelazo surowe — 446 t. (239 t.), cyna — 148 t. (100 t.), maszyny, aparaty i części — 1.046 t. (843 t.), oraz samochody, motocykle i części — 1.106 t. (821 t.)

Podkreślić należy ten stosunkowo liczny szereg tych pozycyj przywozu zamorskiego, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym. Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost przywozu nasion oleistych, owoców świeżych oraz wełny.

Poważny wzrost przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku spowodował przede wszystkim złom żelazny, wyroby żelazne i metalowe, maszyny, aparaty oraz samochody, motocykle i części. Poza tymi grupami wzrosły pozycje: owoców suszonych, orzechów i migdałów, korzeni, roślin i materiałów roślinnych, tranu, tytoniu, farb, fosforytów, żużli Thomasa, skór, juty, kauczuku oraz wyrobów gumowych. Najdonioślejszą rolę odegrał tu niewątpliwie około 100%-owy wzrost przywozu złomu żelaznego.

Zmniejszył się natomiast w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku przywóz zamorski: nieznacznie nasion oleistych, owoców świeżych. kawy, herbaty, kakao, żywicy, śledzi świeżych (ok. 50%), śledzi solonych (ok. 30%), rud różnych i wypałków pirytowych (ok. 5%), olei, smoły i smarów, asfaltu, tłuszczu i olejów roślinnych. tłuszczów zwierzęcych surowych (ok. 3%), siarki (ok. 70%), przetworów chemicznych, garbników, wełny (ok. 12%), bawełny (ok. 2%), przędzy bawełnianej, lnu, konopi. sizalu i in. wł. rośl., szmat, papieru i makulatury, celulozy, metali różnych, miedzi, cyny, cynku. oraz części wagonów i lokomotyw.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu lutym br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem styczniem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Luty 1938 r.	Styczeń 1938 r.	Luty 1937 r.
Nasiona różne	170	98	675
nasiona oleiste	8.570	3.894	8.980
ryż surowy	27	5.699	61
owoce świeże	7.012	3.794	9.747
owoce suszone	1.217	565	253
konserwy owocowe	9	8	4
orzechy i migdały	181	96	137
kawa	458	290	489
herbata	103	118	220
kakao	375	305	928
korzenie	137	110	104
rośliny i materiały roślinne	58	75	41
żywica	487	905	502
śledzie świeże	1.313	3.977	2.639
śledzie solone	2.422	3.149	3.504
rudy różne i wypałki pirytowe	11.352	10.018	16.869
oleje	142	131	190
smoła i smary	5	215	16
asfalt	8	24	95
tłuszcze i oleje roślinne	367	236	371
tłuszcze zwierzęce surowe	1.061	874	1.359
tran	381	182	251
napoje alkoholowe i inne	113	56	119
tytoń	854	227	25
siarka	132	967	531
przetwory chemiczne	122	155	241
farby	54	35	33
garbniki	520	784	1.285
fosforyty	11.471	16.410	5.250
żużle Thomasa	9.650	—	12
skóry	3.015	3.180	2.560
wełna	3.052	1.726	3.535
odpadki wełniane	82	130	84
przędza wełniana	23	15	22
bawełna	7.388	8.878	7.506
odpadki bawełny	239	296	275
przędza bawełniana	136	113	163
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	24	13	51
juta	1.227	1.452	623
szmaty	1.252	1.042	1.810
kauczuk	799	718	631
wyroby gumowe	187	59	128
papier i makulatura	1.086	1.250	1.834
papa i tektura	1	29	22
celuloza	147	554	731
żelazo surowe	446	239	416
metale różne	220	328	422
złom żelazny	50.877	75.689	28.289
miedź	692	1.618	861
cyna	148	100	203
cynk	1	305	306
wyroby żelazne i metalowe	675	780	284
maszyny, aparaty i części	1.046	843	600
części wagonów i lokomotyw	201	339	334
samochody, motocykle i części	1.106	821	376
różne	5.425	4.268	2.771
Razem	138.266	158.182	109.768

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (535.992,3 ton) wykazuje 16,7%-owy spadek w porównaniu z wywozem zamorskim

ub. miesiąca stycznia br. (643.391,7 ton), 7,3%-owy wzrost w stosunku do wywozu zamorskiego miesiąca lutego 1937 r. (499.536,7 ton) oraz poważny 16,1%-owy wzrost w porównaniu z mies. lutym 1936 r. (461.418,9 ton).

Spadek wywozu zamorskiego w miesiącu lutym br. w porównaniu z poprzednim miesiącem styczniem br. nie powinien budzić poważniejszych zastrzeżeń, gdyż zjawisko to powtarzające się stale od szeregu lat łączy się podobnie, jak i importu przede wszystkim ze zmniejszoną ilością dni w miesiącu.

Podobnie, jak i w szeregu poprzednich analogicznych wypadków spadek wywozu zamorskiego w miesiącu lutym br. w porównaniu z ub. miesiącem styczniem spowodowała grupa wytworów mineralnych: węgiel kamienny — 387.593 ton (463.549 ton), węgiel bunkrowy — 62.553 t. (68.793 t.) oraz koks — 5.720 t. (20.241 t.)

Poza grupą mineralną zmniejszył się wywóz: zboża — 2.575 t. (2.875 t.), nasion i roślin — 414 t. (661 t.), ryżu wyłuszczonego — brak (482 t.), mąki ryżowej — brak (74 t.), ziemniaków — 33 t. (224 t.), drobiu i ptactwa bitego — 5 t. (63 t.), cementu — 2.458 t. (8.364 t.), makuchów — 482 t. (1.112 t.), przetworów chemicznych — 137 t. (276 t.), salmiaku — 39 t. (51 t.), karbidu — 15 t. (163 t.), skór — 91 t. (268 t.), bawełny i odpadków — 249 t. (614 t.), bali, słupów i kopalniaków — 5.190 t. (10.383 t.), drzewa tartego — 23.375 t. (26.450 t.), klepek — 30 t. (88 t.), dykty i fornierów — 995 t. (1.212 t.), wyrobów koszykarskich — 26 t. (86 t.), żelaza handlowego — 4.940 t. (6.634 t.), szyn kolejowych — brak (1.559 t.), naczyń emaliowanych — 207 t. (250 t.), cynku — 908 t. (954 t.) oraz blachy cynkowej — 227 t. (367 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy spadek wywozu kopalniaków, ok. 10%-owy spadek tarcicy, a z produktów hutniczych spadek wywozu: ok. 30%-owy — żelaza handlowego, oraz zanik eksportu szyn kolejowych.

Wzrosły natomiast pozycje wywozu (w nawiasie dane za m. styczeń br.): strączkowe 66 t. (40 t.), mąka pastewna — 380 t. (brak), słód — 1.070 t. (581 t.), warzywa — 1.682 t. (1.430 t.), owoce świeże — 219 t. (4 t.), konserwy owocowe — 23 t. (5 t.), szynki i inne peklowane — 319 t. (108 t.), bekony — 1.594 t. (1.578 t.), jaja — 757 t. (10 t.), masło — 1.160 t. (985 t.), sól kuch. i przem. — 100 t. (15 t.), konserwy warzyw — 186 t. (144 t.), przetwory mięsne — 3.534 t. (1.051 t.), cukier — 6.763 t. (4.621 t.), napoje alkoholowe — 14 t. (9 t.), wytłoki buraczane — 2.244 t. (brak), siarczan amonu — 3.048 t. (brak), biel cynkowa — 451 t. (405 t.), saletra — 19 t. (brak), tkaniny — 494 t. (432 t.), wyroby z drzewa — 843 t. (798 t.). meble gięte — 339 t. (212 t.), papier — 607 t. (482 t.), papa i tektura — 318 t. (258 t.), blacha żelazna i stalowa — 1.673 t. (408 t.), wyroby żelazne i metalowe — 842 t. (407 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 1.308 t. (932 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy wzrost wywozu cukru, dobrze rozwijający się wywóz produktów hodowlanych, drzewnych i hutniczych oraz ukazanie się na wywozie szeregu nowych pozycyj, jak wytłoków buraczanych, mąki pastewnej i siarczanu amonu.

Wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych, jak węgiel kamienny i bunkrowy. Poza węglem wzrosły pozycje: zboża, nasion i roślin, mąki pastewnej. warzyw (głównie cebula), owoców świeżych, konserw owocowych, szynek i innych peklowanych, jaj, masła, cementu, przetworów mięsnych, cukru, wytłoków buraczanych, przetworów chemicznych, saletry, kopalniaków, tarcicy, wyrobów z drzewa, papieru, oraz naczyń emaliowanych.

Na podkreślenie zasługuje tu przede wszystkim przeszło 2½-krotny wzrost wywozu cukru.

Zmniejszył się natomiast w miesiącu lutym br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku wywóz: strączkowych, ryżu wyłuszcz., mąki ryżowej, słodu, ziemniaków, nieznacznie bekonów, drobiu i ptactwa bitego, koksu, smoły i paku smołowego, olei i parafiny, tłuszczu zwierzęcego, makuchów, bardzo poważnie siarczanu amonu, salmiaku, bieli cynkowej, soli potasowej, skór, tkanin, bawełny i odpadków, dykty i fornierów, mebli giętych, celulozy, żelaza handlowego, blachy żelaznej i stalowej, wyrobów żelaznych i metalowych. szyn kolejowych, rur żeliwnych i żelaznych, cynku oraz blachy cynkowej.

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę stosunkowo liczny szereg produktów hutniczych i metalurgicznych, których wywóz bardzo poważnie zmniejszył się.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z miesiącem lutym 1937 r. oraz miesiącem styczniem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Luty 1938 r.	Styczeń 1938 r.	Luty 1937 r.
Zboże	2.575	2.875	1
strączkowe	66	40	310
nasiona i rośliny	414	661	308
mąka pastewna	380	—	304
ryż wyłuszczony	—	482	22
mąka ryżowa	—	74	225
słód	1.070	581	4.557
ziemniaki	33	224	180
warzywa	1.682	1.430	1
owoce świeże	219	4	7
konserwy owocowe	23	5	8
szynki i inne peklow.	319	108	109
bekony	1.594	1.578	1.604
drób i ptactwo bite	5	63	25
jaja	757	10	82
masło	1.160	985	166

cement	2.458	8.364	34
sól kuch. i przem.	100	15	—
węgiel kamienny	387.593	463.549	355.824
węgiel bunkrowy	62.553	68.793	42.687
koks	5.720	20.241	20.650
smoła i pak smołowy	2.468	5.620	5.033
oleje i parafina	2	1	27
tłuszcze zwierzęce	—	9	572
konserwy warzyw	186	144	142
przetwory mięsne	3.534	1.051	1.761
cukier	6.763	4.621	2.826
napoje alkoholowe	14	9	9
makuchy	482	1.112	1.645
wytłoki buraczane	2.244	—	—
przetwory chemiczne	137	276	70
soda	—	3	—
siarczan amonu	3.048	—	15.004
salmiak	39	51	75
karbid	15	163	39
farby	5	—	3
biel cynkowa	451	405	482
sól potasowa	—	—	450
saletra	19	—	—
skóry	91	268	210
tkaniny	494	432	730
bawełna i odpadki	249	614	986
bale i słupy	5.190	10.383	—
drzewo tarte	23.375	26.450	7.856
wyroby z drzewa	843	798	556
klepki	30	88	—
dykty i forniery	995	1.212	1.802
meble gięte	339	212	363
wyroby koszykarskie	26	86	78
papier	607	482	457
papa i tektura	318	258	366
celuloza	105	—	301
żelazo surowe	42	—	926
żelazo handlowe	4.940	6.634	7.087
blacha żel. i stal.	1.673	408	2.541
metale różne	20	91	1
wyroby żelazne i metalowe	842	407	2.504
szyny kolejowe	—	1.559	7.767
rury żeliwne i żel.	1.308	932	2.855
naczynia emaliowane	207	250	107
cynk	908	954	1.568
blacha cynkowa	227	367	689
różne	5.035	6.960	4.545
Razem	535.992	643.392	499.537

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ub. miesiącem styczniem rb. Przyszło bowiem 452 (505) statków o pojemności 433.109 n. r. t. (476.885 n. r. t.), wyszło zaś 438 (503) statków o pojemności 424.934 n. r. t. (474.161 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Finlandia, Niemcy, Anglia, Norwegia, Grecja, Łotwa, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Z. S. R. R., Holandia, Panama, Rumunia, Francja oraz W. M. Gdańsk.

Spośród powyższej kolejności zwraca uwagę przesunięcie się bandery duńskiej z 4 (w styczniu) na 3 miejsce (w lutym), włoskiej z 9 na 4, fińskiej z 6 na 5 miejsce, niemieckiej z 3 na 6, angielskiej z 8 na 7 miejsce itp. Dwie pierwsze bandery od szeregu miesięcy pozostają bez zmian. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 18 (17).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. lutym 1938 r. wyniósł 958,2 n. r. t. (944,3 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie wyniósł 55.6 godzin (55,5 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 51 (54).

Ruch statków w miesiącu lutym 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	56	54.236	53	52.177
W. M. Gdańsk	3	516	4	594
Anglia	17	27.034	19	31.423
Dania	67	47.475	63	44.710
Estonia	17	13.914	17	13.293
Finlandia	35	39.155	31	37.083
Francja	—	—	1	1.182
Grecja	11	31.541	8	22.289
Holandia	9	4.883	7	3.991
Łotwa	14	19.118	15	21.860
Niemcy	48	33.287	49	34.091
Norwegia	37	27.589	36	26.668
Panama	3	2.634	3	2.634
Rumunia	1	2.308	1	2.308
Stany Zj. Am. P.	6	18.858	7	21.937
Szwecja	111	61.055	107	57.653
Włochy	13	43.287	13	44.822
Razem	452	433.109	438	424.934

Ruch pasażerów, jak zwykle w tym okresie czasu wykazuje spadek.

Przyjechało bowiem 288 (324) pasażerów, w tym: z Anglii — 27, Argentyny — 51, Belgii — 7, Brazylii — 21, Danii — 45, Finlandii — 5, Francji — 7, Holandii — 4, Kanady — 17, Litwy — 4, Łotwy — 1, Niemiec — 2, Norwegii — 7, Stanów Zjedn. Am. P. — 84, Senegalu Franc. — 2, oraz Szwecji — 4.

Wyjechało zaś 2.065 (2.131) pasażerów, w tym: do Anglii — 175, Argentyny — 459, Brazylii — 69, Danii — 10, Finlandii — 1, Francji — 554, Kanady — 52, Łotwy — 1, Niemiec — 5, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 420, Szwecji — 5, Urugwaju — 311 oraz via W. M. Gdańsk — 1.

Na podkreślenie zasługuje zmniejszenie się ruchu emigracyjnego do Argentyny i Brazylii oraz wzrost wyjazdów do Stanów Zjedn. Am. P. i Urugwaju.

PLAN ODPRAW ODSYŁEK ZAMORSKICH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁN. I DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
15 III	Pres. Roosevelt	Le Havre	15 III—22,15
21 III	Normandie	Le Havre	21 III—22,15
24 III	Bremen	Cherbourg	24 III—22,15
28 III	Queen Mary	Cherbourg	28 III—22,15
30 III	Hansa	Cherbourg	30 III—22,15
4 IV	Europa	Cherbourg	4 IV—22,15
6 IV	Batory	Gdynia	6 IV—17,00
6 IV	Deutschland	Cherbourg	6 IV—22,15
17 III	Asturias	Cherbourg	17 III—22,15
21 III	Kościuszko	Gdynia	21 III—13,00
23 III	Oceania	Napoli	22 III—22,15
26 III	Highl Monarch	Lisbonne	26 III—22,15
30 III	Arlanza	Cherbourg	30 III—22,15
5 IV	Cap. Arcona	Hamburg	5 IV—22.15

ZWYCZAJE PORTOWE W GDYNI.

Polski Związek Maklerów Okrętowych. licząc się z tym, że w porcie gdyńskim, jako porcie młodym, odczuwa się potrzebę ustalania trwałych tradycyj, wyrażających się przede wszystkim we własnych zwyczajach portowych, powołał do życia specjalną Komisję Interpretacyjną, powierzając jej rejestrację oraz formułowanie zwyczajów portowych dla portu gdyńskiego.

Na wniosek tej komisji Polski Związek Maklerów okrętowych ustalił ostatnio dwa zwyczaje portowe, których tekst podajemy niżej:

Zawiadamianie odbiorcy przez agenta statku o nadejściu towaru.

„Nie ma obowiązku dla agenta statku zawiadamiania odbiorców o przybyciu statku drogą ogłoszenia w poczytnej gazecie miejscowej; natomiast jest obowiązkiem prawnym zawiadomić odbiorcę, podanego w adresie notify o przybyciu ładunku.

Natomiast ze względów na obowiązki starannego kupca agent statku powinien zawiadomić listownie odbiorcę, wskazanego w konosamencie (order of x) o nadejściu towaru.

Idąc po myśli tej uchwały ustalono, że na statku, tj. armatorze wzgl. jego agencie nie ciąży obowiązek zawiadamiania odbiorcy o przybywającym statku, aby mu umożliwić bezpośredni odbiór towaru od burty.

Na skutek tego odbiorcy, chcący odebrać towar bezpośrednio od burty statku, muszą sami dbać o to, aby być w porę poinformowani o nadejściu ładunku (przez załadowców wzgl. odbiorców towaru, o ile bezp. odbiorcą w porcie nie jest właściciel towaru a ekspedytor) i zgłosić się po odbiór.

Uchwalono podać to do wiadomości członków Związku jako obowiązujące zalecenie".

Praktykowane od dawna ogłoszenia w gazetach o nadejściu statków — pozostawia się do uznania agentów poszczególnych linij.

Sprawa liczenia świąt w czarterach.

„Ustala się za słuszne, że święta liczy się jako przerwę 24-godzinną przy obliczaniu czasu, przewidzianego w myśl Charter Party do załadowania wzgl. wyładowania statku.

Uchwalono ustalić, że w Gdyni liczy się czas świąteczny od godz. 23 dnia poprzedzającego święto do godz. 23 dnia świątecznego i uznać to jako zwyczaj portowy".

TRZY PÓŁNOCNO-ZACHODNIE PORTY KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO W R. 1937.

Rozwój ruchu tonażu i towarów w r. 1937 w trzech największych portach północno-zachodnich kontynentu — w Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu, w porównaniu do lat poprzednich przedstawia się następująco:

A. Tonaż statków morskich na wejściu w mil. ton r. netto

	1935	*1936*	*1937*	Wzrost proc. w ostatnim roku
Rotterdam	18,0	20,5	23,8	15,8
Antwerpia	18.1	18.8	20.8	10,5
Hamburg	18.4	19.2	19,7	2,7

B. Obrót towarowy (eksport i import razem) w mil. ton metrycznych

	1935	*1936*	*1937*	Wzrost proc. w ostatnim roku
Rotterdam	26,8	31,5	40,3	27,8
Antwerpia	21,3	23,2	26,0	12,1
Hamburg	20,0	22,0	25,3	14,7

Z powyższych zestawień wynika, że Hamburg pod względem ruchu tonażu zeszedł z drugiego na trzecie miejsce, natomiast pod względem wzrostu ruchu towarowego nieco poprawił swą pozycję względem Antwerpii, pozostając jednakże nadal na trzecim miejscu.

Jakie ogólne wnioski nasuwa rozpatrzenie obu zestawień? Przecież wszystkie trzy por-

ty obsługują obszerne zaplecza i posiadają dalsze obszary ciążenia, między innymi na Bałtyku. Rotterdam tak niepowstrzymanie rwący naprzód, zwłaszcza w obrocie towarowym, — a więc przede wszystkim w przewozach masowych towarów, obsługuje dorzecze Renu z Menem, Antwerpia również obsługuje to dorzecze. Można więc powiedzieć, że zachodnia i południowa części Niemiec żyją obecnie intensywniejszym życiem przemysłowym, aniżeli środkowe i wschodnie części Rzeszy. Że tak jest istotnie, wskazuje przykład Bremy, która leży nieco ku południowo - zachodowi od Hamburga, a której zaplecze zorientowane jest na południe, dość wąskim pasem, krzyżując się zresztą dla wielu towarów z zapleczem Hamburga, skierowanym więcej ku południowemu wschodowi. Otóż wzrost ruchu tonażu morskiego w Bremie w r. 1937 był 5,4 proc. (dając 9,2 mil. ton r. n.), czyli nieco większy niż w Hamburgu. Wzrost obrotu towarowego morzem był — 19,2 proc. (dając 8,1 mil. ton metrycznych), czyli również większy niż w Hamburgu.

Jaki będzie skutek Anschlussu w obrotach towarowych tych portów? Niewątpliwie skorzystają na nim Hamburg i Brema, i to Brema w pierwszym rzędzie. Wystąpi również niewątpliwie, na skutek zniesienia granicy w kierunku północno-zachodnim, większa grawitacja obszaru austriackiego ku portom północnomorskim, na niekorzyść Triestu. To samo dotyczy dotychczasowej, chociaż nieznacznej, orientacji handlu austriackiego na Gdańsk i Gdynię.

RUCH STATKÓW W PORCIE SZANGHAJU W 1937 R.

Ruch statków w porcie Szanghaju w 1937 roku wykazuje poważny spadek. Ruch tonażu na wejściu i wyjściu w żegludze zagranicznej spadł z 16,2 mil. ton w 1936 r. na 11,3 mil. ton, a więc zmniejszył się o około 30%. W kabotażu spadek wynosił 5,7 mil. ton, a mianowicie z 15,6 mil. na 10,9 mil. ton. W ciągu pierwszych trzech miesięcy wojny spadek wynosił 75% w porównaniu z takimże okresem w czasie pokoju. Najgorszym był miesiąc październik, kiedy ruch statków na wejściu i wyjściu wynosił tylko 170 tys. ton wobec 1,35 mil. ton — przeciętnej miesięcznej z pierwszych siedmiu miesięcy 1937 r., na który to okres przypada 9,4 mil. ton.

Spadek ruchu dotknął tonaż wszystkich narodowości, za wyjątkiem włoskiego. Włoska bandera zwiększyła swój udział nie tylko wskutek utrzymania obsługi portu w czasie wojny, ale szczególnie z powodu rozbudowy na początku 1937 r. swej linii do Wschodniej Azji, stawiając na tej linii największy wschodnio-azjatycki statek „Conte Biancamano". Z pozostałych bander francuska wykazuje najmniejszy spadek tonażu, bo tylko 7%. Francja bowiem bez względu na wojnę utrzymała swe połączenia z Szanghajem i w ten sposób uzyskała swe czwarte miejsce, które w 1937 r. straciła na rzecz Niemiec, wskutek uruchomienia przez Norddeutscher Lloyd 3 szybkich parowców. Największy spadek, bo 50% wykazuje bandera Stanów Zjednoczonych, następnie brytyjska 32% i japońska 30%. W kabotażowym ruchu najwięcej stracił tonaż chiński (36%), następnie brytyjski (28%). Obecny jednak wielki popyt na tonaż spowodował wzrost udziału w ruchu kabotażowym bander: włoskiej, francuskiej i, choć w mniejszym stopniu, niemieckiej. Z powyższych cyfr widoczne jest, jak pojemnym dla żeglugi światowej jest rynek Dalekiego Wschodu.

ROZWÓJ RUCHU TOWAROWEGO W TRIEŚCIE

Po roku 1929, który z obrotem 2.892.356 t. towarów (eksport i import razem) stanowił dla Triestu dotychczasowy rekord bezwzględny, od roku 1931 z 1.801.878 t. obrotu, który stanowił dla tego portu „dno kryzysu", zaznacza się bez przerwy wzrost — do roku 1935 z 2.445.291 t., potem spadek na 2.185.867 t., w roku 1936, ażeby w roku 1937 osiągnąć skok wzwyż na 3.170.000 ton całkowitego obrotu.

DOCHODY HOLENDERSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Centralne biuro statystyki w Hadze opublikowało niedawno interesujące dane o dochodach floty holenderskiej w ciągu lat 1930—1936. Stan floty wynosił w 1930 r. — 2,35 mil. ton brutto i spadł na 1,91 mil. ton br. w 1936 r. W tymże czasie dochody floty zmniejszyły się o 50%, a mianowicie z 329,4 na 165,8 mil. florenów, w tym dochód z frachtów spadł z 251,8 na 129,5 mil. fl., a za przewóz pasażerów z 77,6 na 36,3 mil. fl. Czysty zarobek z żeglugi zwiększył bilans płatniczy Holandii w latach 1930—1936 następującymi kwotami w milionach florenów — 155, 131, 91, 72, 72, 76, 93. Z szeregu tych liczb widoczna jest poprawa w żegludze dwu ostatnich lat.

SZWEDZKA LINIA MEKSYKAŃSKA W ROKU 1937.

Swedish-America-Mexico Line ogłosiła za rok ubiegły rekordowy zysk w wysokości 3,2 mil. koron wobec 2,1 mil. koron w roku 1936. Proponowana dywidenda wyniesie jednak zaledwie 5 procent wobec 3 procentowej dywidendy z roku ubiegłego. Jak widać, szwedzkie towarzystwa okrętowe pracują z dobrym zapasem na „chude lata".

STAWKI FRACHTOWE SZCZECIN — FINLANDIA POŁUDNIOWA.

Od 1 marca obniżone zostały stawki frachtowe ze Szczecina do portów finlandzkich Abo, Helsinki, Kotka i Wyborg.

Poprzednie stawki, które wynosiły za 1000 kg:	Obniżono na:
35,— do 33,— RM	25,— RM
27,— RM	20,— RM
22,50 RM	18,— RM
20,— do 18,— RM	15,— RM
16,— RM	12,— RM
14,50 do 11,— RM	10,— RM
10,— do 9,— RM	8,— RM

Pozostały bez zmiany stawki za przewóz automobili, paczek i nielicznych innych artykułów. Minimalny fracht został bez zmiany i wynosi 2.50 RM.

URZĘDOWA OPINIA NIEMIECKA O WSPÓŁPRACY Z „KONFERENCJAMI".

Na zaproszenie instytutu badań komunikacyjnych uniwersytetu w Lipsku kierownik niemieckiej żeglugi radca stanu Essberger wygłosił odczyt o sytuacji w morskiej żegludze Niemiec, w którym omawiał zagadnienia polityki żeglugowej, między innymi sprawę przewozu niemieckich towarów na niemieckich okrętach, oraz sprawę współpracy z t. zw. „konferencjami żeglugowymi". Hasło przewozu niemieckich towarów na niemieckim tonażu uważał mówca za całkiem chybione, gdyż w wyniku tylko obce towary znikłyby z tonażu niemieckiego, a przecież te właśnie przewozy obcych towarów stanowią poważne poparcie strony czynnej niemieckiego bilansu handlowego. W sprawie międzynarodowych konferencyj żeglugowych mówca wypowiedział się pozytywnie, za konferencjami. Pracują one na ogół dobrze, z pożytkiem tak dla armatorów, jak i dla ekspedytorów. Niemniej dążyć należy do wzmocnienia niemieckiego wpływu w poszczególnych konferencjach. Jest więc narodowym obowiązkiem ekspedytorów niemieckich wspierać w miarę sił niemiecki udział w konferencjach. Należy to jednak czynić na drodze dobrowolnego porozumienia z czynnikami zagranicy, gdyż w przeciwnym razie napotkałoby się na prewencyjne kroki ze strony innych państw. Niemieccy ekspedytorzy mają brać przykład z ekspedytorów angielskich, którzy czują się tak mocno związanymi ze swoją banderą, że obce statki mają mało szans otrzymania angielskich ładunków.

UJEDNOLICENIE POMIARÓW STATKÓW.

Przedstawiciele urzędów klasyfikacji statków, należący do państw t. zw. „grupy Oslo", omawiali ostatnio na zebraniu w Oslo projekt ujednostajnienia reguł pomiarów statków. Przez wszystkie kraje żeglarskie mają być przyjęte reguły zupełnie zgodne z systemem angielskim. Projekt ten ma na celu uzyskanie jednolitej podstawy do obliczania opłat żeglugowych w jak największej ilości krajów.

Na razie państwa „grupy Oslo" będą dążyły do przeprowadzenia projektu przynajmniej u siebie, gdyby się nie udało uzyskać przystąpienia do konwencji również i innych państw.

STOCZNIA W ABO ZACZYNA BUDOWAĆ WIĘKSZE MOTOROWCE.

Stocznia Crighton w Abo, która buduje również nasze motorowce „Oksywie" i „Rozewie" wykończyła w tych dniach większy motorowiec, zbudowany na zamówienie armatora fińskiego Thorden. Jest to „Carolina Thorden" o nośności 6.000 t. DW, długości 118 metrów. szerokości 15,5 m. Siłownia okrętu o mocy 3.600 KM daje mu szybkość 14 węzłów.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

SYTUACJA WE FRANCUSKIM PRZEMYŚLE WĘGLOWYM I IMPORT ZAGRANICZNY.

W roku 1937 wydobycie węgla w zagłębiu Północnej Francji oceniane jest, według danych prowizorycznych na 27.190.000 t., wobec 28.411.000 t. w roku 1936 i 29.023.000 w 1935 r.

Wydobycie węgla w 1937 r. jest niższe o 200.000 t. od wydobycia w roku 1913.

Liczba 258 dni przepracowanych w roku 1937 pokrywa się niemal z liczbą 256 dni, przepracowanych w roku 1935, t. j. w okresie, w którym francuski przemysł węglowy przechodził głęboki kryzys. Spadek wydobycia węgla był spowodowany wówczas zmniejszeniem się popytu wewnętrznego i utratą rynków zbytu. Zahamowanie produkcji węgla, które dawniej miało za punkt wyjścia względy czysto gospodarcze, w roku 1937 zostało spowodowane zarządzeniami ustawodawczymi.

Efektywy zatrudnione w kopalniach w Północnej Francji na dzień 1 VI 1936 wynosiły 141.318 jednostek; w końcu 1936 r. zostały one podniesione do 146.095. Na skutek dalszej rekrutacji liczba robotników w 1937 r. dalej wzrastała, osiągając w końcu roku liczbę 154.097.

Równolegle ze znacznym wzrostem efektywów w roku 1937, dyrekcje kopalń liczyły się z proporcjonalną zwyżką wydobycia węgla, jednak spadek wydajności pracy górników nie pozwolił na osiągnięcie spodziewanych rezultatów. Wydajność dzienna pracy górnika na początku roku 1936 wynosiła 1.308 kg, średnia zaś wydajność dzienna w roku 1936 wynosiła 1.247 kg w ciągu II kw. wydajność ta obniżyła się do 1.444 kg, osiągając w III kw. już tylko 1.122 kg. (Dane Stat. Min. R. Publ.)

Wobec stałego spadku wydobycia węgla zapasy na zwałach uległy znacznemu zmniejszeniu. W roku 1937 przemysł węglowy był zmuszony skompensować częściowo niedobory produkcji zmniejszeniem zapasów węgla na zwałach z 1.674.000 t. do 823.000 t.

Produkcja zagłębia węglowego Północnej Francji w 1937 r. wynosiła w tonach:

	Rok		
	1936	1937	Różnica
węgiel	28.410.602	27.191.474	— 1.219.128
koks	3.189.952	3.549.015	+ 359.063
brykiety	3.400.559	3.299.030	— 101.529

Ogólne wydobycie węgla we Francji w roku 1937 wynosiło 45.333.744 t. W porównaniu z rokiem 1936 produkcja zmalała o 812.869 t., czyli o 1.8% w stosunku do produkcji w roku 1933 (3.8%). Produkcja koksu w roku 1937 wykazuje zwyżkę w stosunku do roku 1936 o 333.000 t., 8½% — i wynosiła 4.259.400 t.

Wobec ciągłego spadku wydobycia węgla oraz zwiększającego się stale zapotrzebowania, Francja była zmuszona importować w 1937 r. znacznie więcej węgla, aniżeli w latach ubiegłych. Według danych zawartych w wydawnictwie „Le Nord Industriel" i „Le Nord Charbonnier", konsumcja węgla we Francji w roku 1937 została pokryta w 40½% węglem importowanym.

W roku 1937 Francja skonsumowała około 76.170.000 t. węgla, czyli o 6.340.000 t. więcej aniżeli w roku 1936.

Import węgla pochodzenia zagranicznego wszystkich kategoryj w roku 1937 wynosił około 30.876.000 t. i pochodził z następujących krajów:

	1937 r.	Wzrost w stos. do r. 1936
Anglia	9.668.000 ton	+ 2.543.000 ton
Niemcy	11.430.000 ton	+ 3.097.000 ton
Belgia	4.709.000 ton	+ 780.000 ton
Holandia	2.738.000 ton	+ 980.000 ton
POLSKA	1.634.000 ton	+ 519.000 ton
Indochiny	290.000 ton	+ 39.000 ton

W roku sprawozdawczym ukazał się na rynku francuskim węgiel turecki i antracyt z Marokka.

Wartość importowanego węgla w r. 1937 wynosiła 4.830 milionów franków wobec 2.198 milionów w roku 1936 i 1.947 milionów w roku 1935. Wartość importowanego węgla w roku 1937 wzrosła o 2.652 miliony, czyli o 120% w stosunku do roku 1934.

IMPORT WĘGLA I KOKSU DO ARGENTYNY.

Poniżej podajemy wyciąg ze statystyki argentyńskiej za 1936 rok, obrazującej import węgla, brykietów i koksu do Argentyny (w tonach):

Węgiel kamienny	1934 r.	1935 r.	1936 r.
Anglia	1.983.170	1.933.984	1.948.503
Polska	29.012	114.608	219.542
Niemcy	284.525	156.540	167.526
Holandia	61.511	106.608	153.407
Belgia	—	5.055	82.066
Stany Zjedn.	41.968	13.394	30.397
Chile	67.332	44.812	27.532
Turcja	—	—	3.600
Z. S. R. R.	1.370	1.381	360
Unia Płd. Afryk.	11.166	11.054	—
Razem ton	2.479.934	2.387.741	2.632.933

Przywóz węgla kamiennego do Argentyny wzrósł z 1.307.623 ton w pierwszym półroczu 1936 r. do 1.438.384 ton w tymże okresie 1937 r.

Brykiety	1934	1935	1936
Anglia	231.384	219.681	128.424
Niemcy	16.372	23.430	49.145
Holandia	—	—	505
Polska	—	—	410
Belgia	—	20	—
Razem ton	237.756	243.131	178.484

Przywóz brykietów zmalał ze 119.482 ton w pierwszym półroczu 1936 r. do 24.545 ton w tymże okresie 1937 r.

Koks	1934	1935	1936
Anglia	17.155	16.993	17.887
Niemcy	9.715	8.721	14.664
Polska	300	510	2.885
Belgia	—	—	794
Holandia	—	627	411
Unia Płd.-Afryk.	—	5	—
Chile	1	—	—
Razem ton	27.171	26.856	36.641

Przywóz koksu wzrósł z 20.413 ton w ciągu pierwszego półrocza 1936 r. do 23.593 ton w tymże okresie 1937 r.

ZBIORY ZIEMNIAKÓW W ARGENTYNIE.

Holenderski tygodnik ekonomiczny Economische Voorlichting, sygnalizuje w artykule poświęconym rolnictwu w Argentynie, że zbiory ziemniaków w tym kraju w 1937 r. były bardzo małe, tak że Argentyna będzie musiała importować poważne ilości ziemniaków w 1938 r.

ARGENTYŃSKI IMPORT KARTOFLI SADZENIAKÓW.

Od końca października 1937 r. Argentyna importowała na 28 statkach 602.133 skrzyń kartofli sadzeniaków tj. około 29.474 ton.

Z tego importu zostało 60.930 skrzyń, t. j. około 10%, jako nie nadające się, nie przyjęte. Te 602.133 skrzynie pochodziły:

303.806 z Kanady
209.967 z Danii
28.843 z Estonii
16.498 z Polski
15.342 z Austrii
12.560 z Półn. Ameryki
11.697 z Niemiec

1.899 z Litwy
1.284 z Holandii
200 z Węgier
25 ze Szwecji
22 z Anglii.

Z przeznaczonej pg paragrafu nr 12.297 sumy 1.500.000 pesos do zakupu kartofli sadzeniaków i rozparcelowania na 1.010 interesantów, została tylko suma 943.716,19 pesos zużyta.

Ministerstwo wydało rozporządzenie, że od 1 stycznia 1938 minimum waga każdego kartofla konsumcyjnego, pochodzenia argentyńskiego, musi wynosić 30 gramów.

PRODUKCJA I IMPORT MĄCZKI ZIEMNIACZANEJ DO FINLANDII.

Finlandia posiada obecnie już 8 fabryk produkujących mąkę ziemniaczaną tak do celów przemysłowych jak i spożywczych. Fabryki te powstały w okresie pokryzysowym w latach 1931—1937. Według ostatniej statystyki przemysłowej (1935) wynosiła ogólna wartość produkcji brutto 15 mil. Fmk. (ok. 4 milionów kg). Ze względu jednak na silny rozwój przemysłu włókienniczego i spożywczego, zwłaszcza przemysłu cukierniczego, należy się liczyć z poważnym wzrostem tak objętości jak i wartości produkcji.

Import mąki ziemniaczanej kształtował się w okresie 1930—1937 następująco:

1930	— 5,4	mil. kg	— wartości	11.5 mil. Fmk.
1931	— 4,4	„ „	„	8,5 „ „
1932	— 2,7	„ „	„	8,1 „ „
1933	— 2,6	„ „	„	7,7 „ „
1934	— 1,8	„ „	„	4,8 „ „
1935	— 2,5	„ „	„	6,5 „ „
1936	— 3.0	„ „	„	8.4 „ „
1937	— 2,0	„ „	„	6,3 „ „

Z powyższego zestawienia wynika, że powstanie własnego przemysłu mąki ziemniaczanej wpłynęło niekorzystnie na kształtowanie się importu. W roku 1928 — najwyższa ekspansja przemysłu Finlandii przed kryzysem — wynosiła wartość importu mąki ziemniaczanej 18,2 mil. Fmk. (20,0 mil. kg), zaś w roku 1929 — 21,0 mil. Fmk. (25,2 mil. kg).

Z inicjatywy Fińskiego Związku Przemysłowego przeprowadził Centralny Związek Producentów Rolniczych paroletnie badania, celem ustalenia czy i w jakim stopniu ziemniaki fińskiego pochodzenia nadają się jako surowiec przy produkcji mąki ziemniaczanej dla potrzeb przemysłu włókienniczego. Badania te, które zostały obecnie zakończone dały wynik negatywny.

Wśród importerów w r. 1936 należy wymienić:

	Kraj zakupu	Kraj pochodz.
Estonia	1.254.161 kg	1.254.161 kg
Litwa	68.498 kg	68.498 kg
Polska	251.666 kg	335.912 kg
Szwecja	133.485 kg	133.485 kg
Holandia	1.326.650 kg	1.052.966 kg

IMPORT WIKLINY NA RYNEK MARSYLII.

Zarówno w okręgu marsylijskim, jak i w sąsiednich departamentach znajduje się szereg zakładów pracujących w dziedzinie wikliniarstwa. Głównie jednak przemysł ten jest skupiony w Marsylii, gdzie zapotrzebowanie na wiklinowe opakowania stale wzrasta. W wyrobach tych przeważają głównie opakowania gąsiorów i butli.

Do niedawna zakłady miejscowe przeważnie używały wikliny francuskiej, pochodzącej z Dep. Cote d'Or i Haute Marne. W latach pomyślnych zbiorów wywóz francuskiej wikliny był kierowany do Hiszpanii i Szwajcarii. Dopiero od 1936 roku datuje się właściwy import wikliny do Francji, głównie z Belgii, gdyż w tym okresie wiklina francuska została dotknięta chorobą.

Dokładnych danych cyfrowych importowanej wikliny ustalić nie można, bowiem statystyki francuskie nie podają oddzielnej rubryki dla tego artykułu, a łączą go z wyrobami powroźniczymi. O pojemności rynku można jednak wnioskować z danych, dotyczących zakupu wikliny przez poszczególne zakłady przemysłowe. Największa fabryka w Marsylii w tej dziedzinie, zakupuje przeciętnie rocznie 80 ton wikliny białej i 250—300 ton wikliny surowej. Firma ta figuruje między największymi zakładami wikliniarskimi Francji i używa wiklinę do oplatania gąsiorów, które służą do transportu wina, oliwy, spirytusu, wody kolońskiej, płynów chemicznych i innych. Prócz okręgu marsylijskiego firma ta dostarcza również swe wyroby do Afryki Północnej. Pozostałe zakłady Marsylii i jej okręgu prowadzą podobną fabrykację oraz wyrób koszów z wikliny na mniejszą jednak skalę.

Przemysł marsylijski używa wiklinę t. zw. „amerykańską“ i zwykłą. Wiklina amerykańska posiada większy rdzeń i jest twarda. Do fabrykacji jest używana wiklina w rozmiarach od 85 do 250 cm długości. Dostawa odbywa się w wiązkach po 7—8 kg i najwyżej 20 kg. Waga jednak poszczególnej wiązki nie posiada specjalnego znaczenia. Wymagania odbiorców polegają zasadniczo na tym, by każda wiązka zawierała wiklinę jednakowej długości. Wiklina wiązana jest drutem lub wikliną.

Cena importowanej do Francji wikliny uległa ostatnio znacznym wahaniom z powodu dewaluacji i spadku franka francuskiego. W grudniu 1937 r. ceny na wiklinę wahały się w zależności od gatunku od 150 do 450 fr. fr. za 100 kg z dostawą do magazynu odbiorcy.

Wielkość zamówień rozpoczyna się od 5 ton i dochodzi nieraz do 50—60 ton jednorazowo.

Ze względu na wysokość kosztów transportu kolejowego, wiklina belgijska była dostarczana do Marsylii drogą morską. Wobec tego zainteresowane polskie firmy eksportowe, po nawiązaniu kontaktu z odbiorcami, winny

dokładnie zbadać koszty i warunki transportu morskiego celem wykorzystania bezpośrednich połączeń polskich portów z Marsylią.

Zasadniczo zapłata za importowaną wiklinę następuje w chwili przedłożenia dokumentów przewozowych. Przy poważnych jednak zamówieniach firmy francuskie mogą wyjątkowo wpłacić część należności (25—50%) przy dokonaniu zamówienia, resztę zaś regulują przy odbiorze dokumentów względnie przy zawiadomieniu o załadowaniu towaru.

Oferty winny być skalkulowane w walucie obcej (poza frankami francuskimi) za 100 kg cif Marsylia. W zwyczaju odbiorców leży przy nawiązywaniu pierwszego kontaktu nadesłanie próbnego transportu, który podlega oczywiście zapłacie. Dopiero po obejrzeniu nadesłanych próbek i uzgodnieniu ceny następuje właściwa transakcja.

UWAGA!

Przed nawiązaniem kontaktu handlowego z firmą Kamrudin Adamjee & Co, Bombay, należy się porozumieć z P.I.E. z powołaniem się na numer E/5001/95/H.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LUTEGO DO 7 MARCA 1938 R.

ALBANIA. Parlament przyjął projekt ustawy o uregulowaniu handlu zagranicznego. Ustawa przewiduje, że tylko te kraje będą korzystały z możliwości nieograniczonego importu, których zakupy w Albanii stanowią co najmniej 70% ich dostaw do Albanii. Przywóz z innych krajów podlega obowiązkowi otrzymywania zezwoleń, przy czym importer musi złożyć kaucję w wysokości 30% wartości towaru.

CHINY PÓŁNOCNE. Ogłoszona została lista zmian celnych, przeprowadzonych ostatnio na terenie Chin Północnych, zajętych przez Japończyków. Stawki celne zostały przeważnie obniżone od 30 do 50% dotychczasowych. Zmiany dotyczą m. in.: surowych tkanin bawełnianych, drelichów, pewnych tkanin lnianych, materiałów ubraniowych, gabardyny, tweedów, przędzy bawełnianej, kołder i prześcieradeł, worków jutowych, tkanin wełnianych, jedwabiu naturalnego i sztucznego, blach i płyt żelaznych, wyrobów z metali nieszlachetnych, maszyn rolniczych i ich części, igieł, ryb i śledzi, herbaty, jabłek świeżych, zbóż, fasoli i grochu, grzybów, ryżu, cukru, siarczanu amonu, nafty i pochodnych, papieru różnego rodzaju, drzewa surowego, porcelany, cementu, obuwia gumowego i opon gumowych. Przejściowo od cła zwolnione zostały maszyny górnicze, wiertarki, windy, piece, prasy, rozdrabiarki, maszyny używane w przemyśle rafineryjnym oraz nasiona wszelkie, przeznaczone do siana. Również cła wywozowe zostały wydatnie obniżone na: szczecinę, bawełnę, sierść kozią, wełnę, rudy i surówkę żelaza.

CYPR. Gubernator cypryjski uwolnił od cła z wszelkie części do nich należące. Cło na urządzenia dniem 2 II br. — naftalinę, środki do tępienia szczurów i myszy, traktory, używane w górnictwie, oraz elektryczne (z wyj. elektr. urządzeń dzwonkowych, elektr. aparatów świetlnych, aparatów telegraficznych i telefonicznych oraz radiowych, nadawczych i odbiorczych) zostało obniżone do 18% od wartości.

DANIA. W dn. 26 II 38 wydano zarządzenie, na zasadzie którego zwolnione zostały z listy reglamentacyjnej i przeszły do wolnego wwozu następujące towary:

Papa surowa do wyrobu papy dachowej.
Papier biały wagi 900 gr i poniżej (na m²).
Lignina.
Karbid.
Płótno sztywne kolorowe (klejonka).
Kolorowa kreda krawiecka.
Aceton.
Drut metalowy do wyrobu żarówek.
Piły do maszyn.
Książki z ilustracjami (z cudzoziemskim tekstem).

Powyższe zarządzenie wchodzi w życie z dniem 2 marca rb.

Do przywozu wolne są obecnie: włosie końskie i szczecina.

EKWADOR. W kołach handlowych Ekwadoru rozszerza się pogłoska, jakoby rząd wprowadzić miał na szereg artykułów cła prohibicyjne przy jednoczesnym zniesieniu kontroli importowej.

FRANCJA. Dekretem, ogłoszonym w „Journal Officiel" dnia 24 I br. zmieniono stawki celne m. in. odnośnie poz. 23 — wełna itd., poz. 167 — szmaty, odpadki itd., poz. 0151 — tlenki ołowiu, poz. 344 — fajans z masy zwyczajnej lub z zawartością cyny, poz. 569 B — prasy na mięso, poz. 572 — rury miedziane lub ze stopów miedzianych, poz. 641 bis — wyroby galanteryjne, grzebienie itd., poz. 614 bis — motocykle i rowery, poz. 443 D — tkaniny wełniane.

Dekretem z dnia 16 II br. cło na masło świeże, solone lub przetopione ustalono w wysokości 860 fr. od 100 kg netto. Cło obowiązuje od 17 II br. na przeciąg roku.

GRECJA. Ostatnio wprowadzone zostały zmiany cła m. in. odnośnie dykt i parafiny. Co się tyczy dykty zmiana polega na wyłączeniu dykty olchowej z kategorii towarów, clonych wg poz. 47d i przeniesieniu jej do poz. 46c 3. Daje to obniżkę cła, wraz z wszelkimi taksami dodatkowymi, o około 900 drs. na 1 m sześc. czyli ca 25%. Cło na parafinę obniżono o 75%: obniżka nie dotyczy jednak parafiny surowej, stanowiącej obecnie główny artykuł naszego eksportu. Na obniżkę cła na dykty wpłynęła również zmiana mnożnika przeliczeniowego (obecnie „30" zamiast „36"), z drachm metalowych na drachmy papierowe; mnożnik przy parafinie pozostał bez zmian. Inne zmiany cła dotyczą: ziarn i owoców oleistych, kabli z drutu, soli chromowych, tektury lakierowanej, papieru pakunkowego, lnu, konopi, juty itp., bawełny i szczotek do zębów.

HOLANDIA. Na liście artykułów skontyngentowanych umieszczono guziki do bielizny, obszyte tkaniną lnianą lub bawełnianą. Przywóz guzików w okresie od 1 III do 31 VII 1938 zostanie zakazany, o ile przekroczy 40% przeciętnych półrocznych przywozów w latach 1935, 1936 i 1937.

KOLUMBIA. Kolumbijski urząd sanitarny zwrócił uwagę towarzystwom żeglugowym, że import zwierząt kopytkowych do Kolumbii dopuszczony będzie tylko wówczas, gdy konsul kolumbijski kraju wysyłającego stwierdzi, iż w danym kraju nie panowała zaraza pyska i racic co najmniej od 2 i pół lat.

PALESTYNA. Nowe cło na komplety skrzynkowe dla owoców cytrusowych wynosi 333 milsów od m sześc. (dotychczas 250 milsów).

PORTUGALIA. Wydany został zakaz przywozu zwierząt z krajów, w których panuje zaraza racic i pyska. Zakaz obejmuje również mięso oraz produkty zwierzęce i roślinne, mogące być nosicielami zarazy.

EL SALVADOR. Wśród państw, które korzystają z taryfy celnej minimalnej, znajduje się również Polska z Gdańskiem. Cła maksymalne stosowane są m. in. na towary japońskie.

SZWAJCARIA. Ogłoszone zostały przepisy, obowiązujące przy uzyskiwaniu licencji przywozowej na ziemniaki-sadzeniaki. Przepisy ustalają procedurę zgłoszeń zainteresowanych importerów, sposób transportu kartofli, ich opakowanie i kontrolę zdrowotną.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Żołądki cielęce. Firma holenderska obejmie przedstawicielstwo firm polskich, zainteresowanych w eksporcie wymienionego artykułu. R/5254/28/29/S.

Maszyny. Firma angielska interesuje się importem z Polski towarów żelaznych i maszyn na rynki Paragwaju, Argentyny i Urugwaju. E/4611/3A/H.

Różne. Firma agenturowa w Holandii mająca oddziały w Indiach Hol. i Syjamie, pragnie nawiązać kontakt z papierniami, fabrykami z branży włókienniczej oraz galanterii metalowej. E/3432/95/H.

Firma rumuńska interesuje się importem z Polski ściennych płyt fajansowych, oraz wszelkimi wyrobami metalowymi. E/4049/49/H.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski artykułów węglopochodnych oraz wyrobów metalowych. E/3684/95/H.

Firma agenturowa w Syrii interesuje się importem z Polski artykułów z branży tekstylnej, chemicz., szklanej oraz żelaznej. E/4845/22/H.

Artykuły chemiczne. Firma kanadyjska (Montreal) pragnie nawiązać kontakt z tut. eksporterami różnych artykułów chemicznych. P/1149/47/TC.

Różne. Agenturowa firma fińska interesuje się importem szmerglu oraz piasku do szlifowania i polerowania. P/4100/65/TC.

Ciężkie chemikalia. Firma nowozelandzka interesuje się importem wszelkiego rodzaju chemikalij ciężkich. P/4338/47/TC.

Smoła. Agenturowa firma egipska poszukuje dostawców smoły. P/3372/3M/TC.

Kosmetyki. Firma nowozelandzka interesuje się importem kosmetyków. E/4923/3B/TC.

Przedstawicielstwo. Firma brazylijska (Rio de Janeiro) poszukuje przedstawicielstw w zakresie przędzy jedwabiu sztuczn. i bieli cynkowej. P/4033/92/TC.

Wyroby fajansowe. Rząd Unii Poł.-Afrykańskiej rozpisał przetarg na dostawy większej ilości talerzy i półmisków białych, glazurowanych. Warunki do przejrzenia w P. I. E. godz. 10—12. P/63/TC.

Różne. Firma syryjska (Beyrut) poszukuje dostawców wyrobów szklanych, gumowych, produktów chemicznych, farmaceut. oraz fajansów sanitarnych. P/4843/22/TC.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMUNIKACJA POCZTOWA I TELEGRAFICZNA ZE STANAMI ZJEDN. A. P.

Komunikacja pocztowa między Europą a Stanami Zjednoczonymi jest o 24 do 48 godzin szybszą aniżeli między Europą a Kanadą, chociażby z tego powodu, że wszystkie okręty ekspresowe na północnym Atlantyku przychodzą do New Yorku i poczta kanadyjska przychodząca takimi okrętami idzie przez New York. W zasadzie więc kurs listu z Polski do New Yorku trwa statkiem ekspresowym 7—8 dni, statkiem pocztowo-pasażerskim (do takich należą statki linii Gdynia — Ameryka) 10—11 dni. Czas ten jest ściśle określony, o ile chodzi o komunikację do Polski, jeżeli natomiast chodzi o komunikację z Polski, to jest on zależny od znajomości przez wysyłającego dat odjazdów okrętów i stosowne do tego nadanie listu w porę na pocztę w Polsce.

Duże i ruchliwe firmy w Polsce, zwłaszcza te, które mają dużo kontaktów handlowych ze Stanami Zjednoczonymi są zorientowane w technice ekspedycji korespondencji i korespondencję pilną oznaczają statkiem, którym ma być przewieziona oraz portem, z którego taki statek odpływa, jak np. „Via Havre France et SS Normandie". Oczywiście jeżeli czas odjazdu polskiego statku z Gdyni jest niedaleki, należy pocztę znaczyć „via Gdynia i M. S. Batory".

Korzystanie z poczty lotniczej zwłaszcza w porze letniej z Warszawy do Havre'u lub innego portu, jeżeli chodzi o nadążenie na takie statki jak Normandie lub Queen Mary

jest w pilnej korespondencji handlowej wskazane, gdyż skraca czas kursu listu do 6 dni (poczta lotnicza Warszawa — Havre około 24 godziny, podróż statku 4 dni, doręczenie pisma w New Yorku w ciągu 2 godzin od przybycia statku). Listy pilne przeznaczone do miejscowości w głębi Stanów Zjednoczonych. lub na Zachodzie na przykład do Chicago powinny iść pocztą lotniczą, ponieważ przyśpieszy to ich doręczenie przynajmniej o 10 godzin: czas jazdy pociągu z New Yorku do Chicago wynosi 18 godzin. czas lotu 5 godzin, New York — San Francisco pociąg idzie 3 doby, czas lotu trwa 17 i pół godzin.

Korzystanie w korespondencji telegraficznej handlowej z taryf zniżonych powinno być przyjęte jako zasada. różnica bowiem między depeszą zwykłą a zniżkową jest w czasie doręczenia tak mała, a różnica w opłatach tak duża, że wszystko przemawia na korzyść depesz zniżkowych. O ile chodzi o depesze kodowane (C. D. E.), to są one najbardziej ekonomiczne, gdyż opłacają tylko 60% taryfy normalnej. Do należytego porozumiewania się depeszami kodowanymi jest jednak konieczne uprzednie porozumienie się obu stron odnośnie kodu i wydania, który zostanie użyty, na przykład Bentley's 5th edition.

Ważną sprawą jest używanie w depeszach skrótów adresów, czyli adresów telegraficznych.

PRZETARGI

PRZETARG NA ROBOTY BRUKARSKIE.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego ogłosił przetarg nieograniczony na wykonanie około 2.100 m² bruku w Gdyni.

Termin składania ofert upływa dnia 22 marca 1938 r. o godz. 11,30.

Kosztorysy ofertowe wraz z warunkami przetargowymi wydaje Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni w godzinach urzędowych za zwrotem wydatków administracyjnych.

PRZETARG, ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGOWĄ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na *dzień 29 marca 1938 r.* — 165 kg szczeliwa miedzianego karbowanego o wymiarach 4×2 × 10 mm. Dostawa partiami na żądanie Głównego Magazynu Zasobów do 31 XII 1938 r.

Oferty należy składać do godz. 11 wyżej wyznaczonego dnia do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Oferty nadesłane pocztą po upływie wyżej oznaczonego terminu będą uważane za spóźnione.

Otwarcie ofert odbędzie się 29 III 38 r. o godz. 11. Do oferty należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa D. U. Rz. P. nr 13/37, poz. 92.

Bliższych informacyj udziela, oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów pokój 436 w Toruniu.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

SMAŻALNIE RYB MORSKICH POLEM DZIAŁANIA DLA INICJATYWY PRYWATNEJ.

We wszystkich krajach morskich za granicą znane są powszechnie t. zw. „frity". Są to zdrowe i tanie artykuły spożywcze, sporządzane w kilkudziesięciu odmianach ze smażonych ryb morskich. W Anglii, Francji, Niemczech nie ma bodaj jednego robotnika, czy urzędnika, któryby wychodząc do pracy nie zabrał ze sobą na śniadanie „fritów". W Paryżu, Belgii popularne są także „frity" z jarzyn zwłaszcza z kartofli. które smacznie przypieczone sprzedaje się często na ulicach, w specjalnych torebkach pergaminowych. W samej Anglii miliony ludzi odżywia się „fritami", które w formie kotlecików, czy też innych produkuje przeszło kilkadziesiąt tysięcy smażalni i restauracyj rybnych.

Kwestia smażalnictwa rybnego w Polsce stała się aktualną z chwilą uzyskania dostępu do morza. Już przed kilku laty czynione były pierwsze próby stworzenia tego przemysłu, które jednak nie cieszyły się należytym powodzeniem. Na terenie Gdyni pionierem tego przemysłu był p. A. Siedlecki, który otworzył pierwszą smażalnię ryb morskich w jednej z wędzarni miejscowych. Próby te posunęły się tak dalece, że był nawet opracowany model pieca smażalniczego według projektu inż. Dobrowolskiego z Warszawy, który skonstruował dwa typy pieców, stały i przenośny, dostosowany do warunków polskich. Model ten został nawet przedstawiony w swoim czasie władzom wojskowym. gdyż mógłby i powinien znaleźć szerokie zastosowanie w służbie polowej (kuchnie przenośne) oraz koszarowej.

Smażone potrawy z ryb morskich produkowane były także przez pewien czas w Katowicach oraz reklamowane na Targach Lwowskich i Poznańskich. Niestety polski „frit" mi-

mo swej niskiej ceny nie znalazł uznania wśród szerokich sfer społeczeństwa, tak jak dotychczas nie cieszy się popytem ryba morska w Polsce. Niewątpliwie dużo zawinił tutaj brak należycie zorganizowanej propagandy na rzecz zwiększenia konsumcji tego niezwykle zdrowego i pożywnego artykułu, która musi być prowadzona realnie i stale bez momentów przypadkowości. Piece smażalnicze pomysłu inż. Dobrowolskiego znalazłyby szerokie zastosowanie w pierwszym rzędzie w obozach i koloniach młodzieży, przysposobienia wojskowego, wychowania fizycznego, przede wszystkim zaś na terenie letnisk nadmorskich, jako korzystających z bezpośredniej dostawy surowca rybnego. Oczywiście należałoby położyć większy nacisk na sprawę dostawy surowca samochodami i koleją do wnętrza kraju, co w obecnych warunkach, jeśli chodzi o kolej, nie zawsze jest dostatecznie zorganizowane, tak pod względem taryfowym jak i przewozu towarów. Przewozy ryb morskich będących jednym z najbardziej szybko psujących się towarów, często napotykają na wiele trudności, zniechęcają kupca i konsumenta, co często odzywa się echem na łamach całej prasy.

Pierwsze „frity" wyprodukowane w Gdyni cieszyły się wielkim uznaniem, zwłaszcza wśród wycieczkowiczów i robotników portowych, zarówno ze względu na ich dobroć jak i ceny. Smażone te dania rybne sprzedawane były w sprzedaży detalicznej w cenie 30 groszy łącznie z kawałkiem chleba. Obecnie wszystkie prawie wędzarnie nadmorskie posiadają piece smażalnicze, mimo to produkcja „fritów" (wraz z zasługującym na uwagę przemysłem pomocniczym olejów i tłuszczów) jest nadal minimalna i nic nie rokuje poprawy w tym dziale przemysłu spożywczego w kraju.

Ostatnio próby zdobycia rynku w tym kierunku poczyniła Hala i Chłodnia Rybna, produkując próbne partie filetów (mięso rybie bez ości), które wypuszcza się na rynek konsumcyjny w zamrożonych paczkach, w postaci popularnych jednokilowych kostek. Cena tych filetów w sprzedaży detalicznej kalkuluje się niezwykle tanio, a mianowicie gatunek I — zł 1,55, gatunek II — zł 0,80 za 1 kg, tak, że dostępna jest dla każdego.

KRONIKA

POŁOWY MORSKIE W LUTYM 1938 R.

W przeciągu miesiąca lutego rb. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 238.420 kg ryb o wartości zł 107.868.

Według poszczególnych gatunków ryb w miesiącu sprawozdawczym połowy przedstawiają się następująco:

łososie	640 kg	stornia	17.930 kg
mielnica	140 kg	śledź morski	17090 kg
troć	130 kg	szproty	15.130 kg
węgorze	710 kg	czarniak	84.520 kg
wątłusze	31.770 kg	łupacz	16.380 kg
sieja	80 kg	makrela	1.170 kg
szczupak	790 kg	morszczuk	3.060 kg
okoń	660 kg	molwa	1.720 kg
płotka	6.060 kg	rekiny małe	3.480 kg
certa	4.670 kg	różne	10.090 kg

Podział połowów na poszczególne obwody był następujący:

Hel . . . . 30.040 kg, wartości zł 14.467,—
Gdynia . . . . 3.230 kg, wartości zł 1.700.—
Jastarnia — W. Wieś . . . . . . 21.330 kg, wartości zł 11.252.—
połowy dalekomorskie . . . . . 46.670 kg, wartości zł 10.830.—
Chłapowo — Karwia . . . . . . 1.020 kg, wartości zł 273.—
Puck i wioski zatoki . . . . . . 3.070 kg, wartości zł 3.715,—
połowy dalekomorskie . . . . . 133.040 kg, wartości zł 65.631,—.

NOTOWANIA CEN NA RYBY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W pierwszej dekadzie marca płacono za towar oclony i z połowów polskich franco wagon Gdynia:

śledzie solone polskie połowy „Mewy" nowe jarmuckie matis i smolmatis od 59 do 60, matfull 56 do 58, szkockie wyprzedane, szkockie smolmatis 55, mleczaki (Milchner) 75 do 80, YLEN 50 do 51, „Merkur" 55, makrele 38 do 48;

polskie połowy „Pomorze" połowy własne wyprzedane, matfulle 56, szkockie holenderskie matis i smolmatis 58 do 59, importowane jarmuckie I trade 64 do 65, II trade 59 do 60:

importowane szkockie I trade 70 do 84, crownmatis 78 do 82, crownmedium 69 do 73, II trade od 65 do 75, matiesy medium od 95 do 105, selected od 105 do 115, maties zeszłoroczne 60, tegoroczne matis i smolmatis uszkodzone (bauchweiche) 45 do 55;

importowane norweskie matiesy islandzkie brak, nowe SLOO od 39 do 40, stare SLOO od 30 do 32, VAAR 30, mleczaki dopłata zł 3.—;

importowane islandzkie tymczasowo brak 75 do 80;

inne ryby: norweskie śledzie w lodzie 95 kg (skrzynia netto zł 33,50) tymczasowo brak, norweskie mrożone 50 kg netto zł 23,—, norweskie dorsze mrożone 50 kg netto zł 35.—, norweskie makrele mrożone zł 28,—, szwedzkie szproty świeże 50 kg zł 19,—, inne ryby morskie (mrożone) świeże — dorsz niebieski (modrasz) 50 kg netto zł 28,—, dorsz biały sortowany duży 50 kg netto zł 30,—, dorsz biały sortowany mały 50 kg netto zł 25,—, dorsz biały niesortowany 50 kg netto zł 28.—, dorsze różne (krzywe, łamane) zł 20,—, łupacz zł 27,—, szczupak morski zł 35.—.

PRZYWÓZ OWOCÓW DO POLSKI.

Owoce stanowią poważną pozycję w bilansie handlowym Polski. Wartość przywiezionych owoców do Polski w r. 1937 stanowi blisko 32 miliony złotych. W porównaniu z latami poprzednimi, za wyjątkiem roku 1935, jest to cyfra wysoka. Wartość przywiezionych owoców od roku 1934 przedstawia się następująco (w tysiącach złotych):

1934 — 21.164
1935 — 33.423
1936 — 29.744
1937 — 31.802.

Owoce importowane podzielić należy na dwie zasadnicze grupy: owoce klimatu umiarkowanego i owoce południowe. Te ostatnie sprowadza się w znacznie większych ilościach: n. p. w roku 1937 wartość owoców południowych stanowi 22 miliony złotych wobec 10 milionów złotych, stanowiących wartość przywozu owoców strefy umiarkowanej.

Przywóz owoców pod względem wagowym przedstawia poniższe zestawienie (w tonach):

Owoce klimatu umiarkowanego:	1934	1935	1936	1937
jabłka	3.215	3.074	1.323	151
śliwki	2.756	2.673	3.457	1.523
wiśnie i czereśnie	263	180	133	133
winogrona	3.354	3.803	4.791	4.431
morele i brzoskwinie	3	97	366	209
arbuzy i melony	1.133	1.370	1.252	2.707
inne owoce świeże	34	13	4	3
śliwki suszone	6.186	6.730	6.761	3.218
rodzynki	2.290	2.726	2.721	2.567
inne owoce suszone	122	134	55	72
Owoce południowe:				
banany	2.125	1.928	1.986	1.965
pomarańcze i mandar.	3.567	34.083	26.261	27.142
cytryny	12.837	12.344	8.529	10.364
daktyle	102	93	93	191
figi	973	1.184	999	1.000
inne owoce	11	9	7	11
konserwy owocowe	76	76	30	50
skórki pomarańczowe	130	76	32	22

Ogólna waga owoców, przywiezionych w roku 1937 wynosi 37 tysięcy ton, wobec 41 tysięcy ton w roku 1934, 73 tysiące ton w roku 1935 i 39 tysięcy ton w roku 1936.

Istotną rzeczą dla bilansu handlowego jest wartość przywiezionych owoców. Zestawienie wartości za cztery ostatnie lata podaje poniższa tablica (w tysiącach złotych):

Owoce klimatu umiarkowanego:	1934 **12.393**	1935 **12.749**	1936 **10.962**	1937 **9.708**
jabłka	1.610	1.793	669	84
śliwki	1.082	1.139	1.214	696
wiśnie i czereśnie	166	133	105	113
winogrona	3.169	2.728	2.936	2.809
morele i brzoskwinie	8	81	244	196
arbuzy i melony	187	335	254	408
inne owoce świeże	19	11	7	4
śliwki suszone	4.333	4.479	3.533	3.260
rodzynki	1.669	1.837	1.917	2.049
inne owoce suszone	150	213	83	89
Owoce południowe:	**8.771**	**22.674**	**18.782**	**22.094**
banany	1.312	978	1.029	1.072
pomarańcze i mandar.	2.298	15.560	12.325	13.715
cytryny	4.225	5.279	4.546	6.353
daktyle	166	103	160	236
figi	319	583	614	536
inne owoce	67	31	50	101
konserwy owocowe	62	67	26	55
skórki pomarańczowe	22	73	32	26

Pobieżna analiza tablicy wykazuje, że o ile przywóz owoców południowych z roku na rok wzrasta, o tyle przywóz owoców klimatu umiarkowanego systematycznie maleje. Głównie zmniejszył się przywóz jabłek do wartości 84 tysiące złotych w roku 1937 wobec 1.793 tysięcy złotych w roku 1935. Poważną zniżkę przywozu zanotować należy w odniesieniu do śliwek, których import w roku 1937 w stosunku do roku poprzedniego zmalał ilościowo przeszło dwukrotnie, a wartościowo prawie dwukrotnie. Jedynie zanotować można wzrost ilościowy i wartościowy przywozu arbuzów i melonów oraz wiśni i czereśni.

Jeżeli chodzi o owoce południowe, należy stwierdzić wzrost przywozu wszystkich owoców. Jedyny wyjątek stanowią figi, wartość przywozu których zmalała przy zachowaniu tej samej ilości co w roku 1936. Szczególnie silny wzrost przywozu odnosi się do cytryn oraz daktyli.

Przejdźmy z kolei do rozpatrzenia przywozu najważniejszych owoców według rynków ich pochodzenia.

W przywozie śliwek na pierwszym miejscu stoją Włochy, dalej znacznie mniej przywożą Węgry, jeszcze mniej Jugosławia. W roku 1937 relacja państw przywożących śliwki znacznie się zmieniła. Aż do roku 1936 głównym importerem śliwek do Polski była Jugosławia, która na przykład w roku 1936 na ogólną wagę 3.457 ton śliwek przywiozła 2.066 ton. Przywóz śliwek według tych trzech państw przedstawia się następująco:

Waga w tonach

	1934	1935	1936	1937
Ogólny przywóz	**2.756**	**2.675**	**3.457**	**1.523**
w tym:				
Jugosławia	1.291	1.369	2.066	52
Węgry	541	304	509	268
Włochy	715	260	784	1.201

Wartość w tysiącach zł

	1934	1935	1936	1937
Ogólna wartość	**1.082**	**1.139**	**1.214**	**696**
w tym:				
Jugosławia	504	512	651	28
Węgry	140	117	180	94
Włochy	352	151	324	369

A więc z tego wynikałoby, że zahamowanie przywozu śliwek do Polski dotknęło przede wszystkim Jugosławię i Węgry przy jednoczesnym wzroście przywozu śliwek z Włoch.

Znacznie więcej przywozimy śliwek suszonych. Głównymi importerami są Jugosławia, Stany Zjednoczone i Rumunia. W tej kolejności pozostają te państwa przez okres trzech ostatnich lat. Podział ilościowy przywozu śliwek suszonych, których przywieziono 5.218 ton rozkłada się na Jugosławię — 2.497 ton, Stany Zjednoczone 2.203 tony. Rumunia — 426 ton. Śliwki suszone stanowią najpoważniejszą pozycję przywozową spośród owoców klimatu umiarkowanego.

Na drugim miejscu figurują winogrona. Eksportuje winogrona do Polski szereg państw, wymienimy tu najważniejsze z nich. Warto zaznaczyć. że wartość przywożonych winogron w zależności od miejsca ich pochodzenia i gatunku jest bardzo różna.

Waga w tonach

	1934	1935	1936	1937
Ogólny przywóz	**5.354**	**5.805**	**4.791**	**4.431**
w tym:				
Rumunia	1.826	1.895	1.236	1.55'
Bułgaria	1.225	1.545	725	641
Grecja	581	709	632	685
Holandia	77	80	268	375
Węgry	254	137	350	468
Włochy	257	—	383	392
Jugosławia	270	568	758	218
Hiszpania	744	855	388	60

Wartość w tysiącach zł

	1934	1935	1936	1937
Ogólny przywóz	**3.169**	**2.728**	**2.936**	**2.809**
w tym:				
Rumunia	845	407	290	665
Bułgaria	832	888	394	301
Grecja	300	262	473	490
Holandia	105	99	350	442
Węgry	136	122	208	218
Włochy	163	—	230	217
Jugosławia	125	227	331	120
Hiszpania	633	701	344	74

Z tablicy widzimy pewne przesunięcia w kierunkach importu winogron z poszczególnych państw do Polski.

Pochodnym produktem od winogron są rodzynki, których sprowadzamy za 2 miliony złotych. Na przestrzeni lat głównym importerem tego artykułu, dostarczającym przeszło połowę ogólnej ilości i wartości przywożonych rodzynek jest Grecja. Przeszło czwarta część importu odnosi się do Turcji, a przeszło siódma część pochodzi ze Stanów Zjednoczonych A. P.

Inne owoce klimatu umiarkowanego, przywożone w znacznie mniejszych ilościach i stanowiące znacznie mniejszą wartość, wiśnie i czereśnie, morele i brzoskwinie, arbuzy i melony, pochodzą przeważnie z Węgier.

Pomarańcze i mandarynki stoją na czele listy importowanych owoców południowych. Przywieziono ich w 1937 r. 27 tysięcy ton, wartości blisko 14 milionów złotych. Rozpiętość cen na te owoce jest bardzo znaczna. Głównymi dostawcami pomarańcz w roku 1937 są Palestyna, Hiszpania, Włochy i w małych ilościach Stany Zjednoczone A. P. Podział importu na poszczególne wyżej wymienione państwa przedstawia się następująco:

Waga w tonach

	1934	1935	1936	1937
Ogólny przywóz	**3.567**	**34.083**	**26.261**	**27.142**
w tym:				
Palestyna	967	6.342	9.529	10.306
Hiszpania	1.152	20.493	14.086	9.769
Włochy	—	4.118	641	5.114
Stany Zjednoczone	—	2.692	1.163	26

Wartość w tysiącach zł

	1934	1935	1936	1937
Ogólny przywóz	**2.298**	**15.560**	**12.325**	**13.715**
w tym:				
Palestyna	723	3.415	5.373	5.306
Hiszpania	456	7.323	5.409	3.727
Włochy	858	3.123	414	3.531
Stany Zjednoczone	122	1.642	611	15

Widzimy z zestawienia, że dopiero w ostatnim roku Palestyna wysunęła się na pierwsze miejsce w imporcie pomarańcz do Polski. W roku 1935, kiedy nastąpił znaczny import tego artykułu do Polski, na pierwszym miejscu kroczyła Hiszpania, za nią dopiero Palestyna. Wskazać należy na bardzo silne zmniejszenie przywozu pomarańcz ze Stanów Zjednoczonych A. P.

Drugą, bardzo poważną pozycję w imporcie owoców południowych stanowią cytryny. Przywóz cytryn wagowo wzrósł w porównaniu z rokiem 1936, jest mniejszy natomiast od roku 1934 i 1935. Wartościowo jednak rzecz się ma inaczej. Wartość importu cytryn w r. 1937 jest największa. Świadczy to o poważnym wzroście ceny cytryn. Oto przykład: w r. 1934 przywieziono 12.837 ton cytryn o wartości 4.223 tysięcy złotych, — w roku 1937 — 10.564

ton (tj. mniej) o wartości 6.335 tysięcy złotych (tj. więcej). Głównym importerem cytryn do Polski są Włochy. Bardzo małe ilości cytryn przywozimy z Hiszpanii i Syrii. Jedynie w roku 1936 przywóz cytryn z Syrii, a nawet z Hiszpanii był znaczniejszy.

Banany zajmują trzecie kolejne miejsce w przywozie owoców południowych. Ilość i wartość przywożonych bananów w okresie czterech lat omawianych utrzymuje się na mniej więcej tym samym poziomie — około 2000 ton o wartości około 1 miliona złotych. Naczelnym dostawcą bananów do Polski jest Ameryka Środkowa, w mniejszym stopniu Honduras i Kolumbia, w bardzo małym Wyspy Kanaryjskie. Podział przywozu w roku 1937 na te państwa przedstawia się następująco:

	1937	
	waga w tonach	wartość w 1000 zł
Ogólny przywóz	**1.965**	**1.072**
w tym:		
Ameryka Środkowa	1.260	694
Kolumbia	224	115
Honduras	215	116

Wartość przywozu innych owoców południowych jest znacznie mniejsza. Pochodzą one z różnych stron, a więc: figi w dominującym stopniu z Grecji, a w mniejszych partiach z Turcji i Włoch; daktyle — najwięcej z Iraku, a następnie z Algeru, Portugalii i Francji.

Z przytoczonych wyżej danych wynika, że import owoców do Polski rozwija się przede wszystkim w dziale owoców południowych. niemniej jednak pod względem konsumcji tych owoców stoi Polska obecnie na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Fakt ten pozwala na przypuszczenie, że z chwilą podniesienia się zdolności konsumcyjnej ludności polskiej oraz z nastaniem możliwości bardziej liberalnego traktowania kształtowania się obrotów handlu zagranicznego Polski, import owoców znacznie wzrośnie, w handlu tej branży nastąpi znaczne ożywienie.

Bolesław Polkowski.

KRONIKA

UŁATWIENIA TRANSPORTOWE DLA IMPORTU OWOCÓW Z KALIFORNII.

Firma Rummel & Burton będąca w Gdyni agentem towarzystwa Interocean Steamship Corporation, utrzymującego linię regularną pomiędzy portami zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych A. P. a Rotterdamem, Antwerpią i Le Havre, skąd ładunki przeznaczone do Gdyni mogą być przewożone statkami Żeglugi Polskiej, podaje informację o możliwości posługiwania się przy imporcie owoców usługami agenta owocowego w San Francisco.

Agentem tym jest p. Robert Loaiza, kierownik działu eksportowego firmy Albert B. Hood Co 369. Pine Street. San Francisco. P. Loaiza, zgodnie z rekomendacją Interocean Steamship Corporation w San Francisco, posiada wielkie doświadczenie w zakresie eksportu owoców świeżych i suszonych oraz konserw.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (15 III 38).

Zabiegi solidnych kupców o uregulowanie importu towarów kolonialno - spożywczych, nie wydały dotychczas żadnych pozytywnych rezultatów. Wszelkie prace podejmowane w kierunku uzdrowienia handlu importowego, jakkolwiek na pierwszy rzut oka dają pewną nadzieję — że będzie lepiej — są przed ich ukończeniem zawsze paraliżowane. Zawsze znajdzie się ktoś, dla którego dobro ogółu nie ma żadnego znaczenia, ktoś, który sprawy kupców solidnych i ich wnioski o usunięcie zła traktuje jako błahe i w sposób oportunistyczny stara się zawsze przekonać czynniki decydujące, że należy zrobić te lub inne pociągnięcia a będzie dobrze. Że jednostki, przedkładające plany uzdrowienia naszego handlu importowego mają w pierwszym rzędzie na myśli korzyści osobiste, w to żaden solidny kupiec Polak nie wątpi. Nie powinny w to również wątpić czynniki decydujące.

Dotychczasowe pociągnięcia niektórych osób względnie instytucyj dały dużo materiału dowodowego szaremu kupcowi, który od rana do późna wieczoru pracuje w pocie czoła, aby tylko utrzymać swoje przedsiębiorstwo w ruchu, że większość dotychczasowych pociągnięć była dobra tylko dla jednostek i to dla tych, które stoją blisko źródła. Ogół importerów nie miał z tego prawie żadnego pożytku względnie korzyści przyrzeczone były bardzo małe.

Dzisiaj wystarczy kupcowi solidnemu wspomnieć tylko o kompensatach na kawę, herbatę, ziarna kakaowe, banany itp., a zaraz otrzymuje się krótką odpowiedź „wyzysk i machlojka". Tak jest w rzeczywistości. Na kompensatach zarabiają tylko jednostki uprzywilejowane, a szczególnie kombinatorzy pośrednicy, mający łatwy dostęp do biur, w których rozstrzygane są sprawy importu tego czy innego artykułu. I tak długo, dopóki głos odnośnych kombinatorów będzie miał przemożny wpływ na decyzje w sprawach importowych, a nie głos kupca zainteresowanego, tak długo handel importowy będzie u nas szwankował i ponosił straty w bardzo dużo wypadkach.

Z uwagi na nadchodzące święta Wielkanocne obroty w handlu hurtowym towarów kolonialno-spożywczych nieco się zwiększyły. Kupcy krajowi zaczynają się coraz więcej interesować towarami świątecznymi, a szczególnie owocami suszonymi. Jakkolwiek ruch w tych artykułach jest w stosunku do obrotów w analogicznym okresie ubiegłego roku bar-

dzo mały, to jednak w stosunku do obrotów w ostatnich 3 tygodniach, ruch ten wzrósł o około 40%.

Kawa surowa:

Kawy brazylijskiej jest jeszcze zawsze nadmiar. Dowozy, jakkolwiek nieco słabsze, nie mają żadnego wpływu na sytuację na rynku polskim, gdyż zapasy kawy znajdującej się w magazynach portowych są bardzo duże i starczą na pokrycie zapotrzebowania na kilka miesięcy. Brak zbytu powoduje w dalszym ciągu przelicytowywanie się in minus przez importerów przy sprzedażach. Kupcy gdańscy w dalszym ciągu sprzedają kawę Rio poniżej kosztów własnych, aby tylko upłynnić kapitały w niej zamrożone. Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Rio 7 zł 3,10—3,20, Santos zł 3,80—4,00, Guatemala zł 5,00—5,10. Na kawy niebieskie zbyt lepszy. Daje się nawet odczuwać niedostateczna podaż kaw niebieskich.

Herbata:

W handlu herbatą daje się zauważyć lekka poprawa sytuacji. Przyczyniło się do tego wyjaśnienie co do utrzymania cła przywozowego na ten artykuł, wskutek czego importerzy zaprzestali wyzbywania się towaru po zdeprecjonowanych cenach. Ceny obecne kształtują się następująco za 1 kg loco magazyn importera — towar oclony: Sumatra zł 12,10—12,20, Cejlon zwykły zł 12,00—12,30, Cejlon średni 12,50—13,00.

Korzenie:

Zainteresowanie na pieprz czarny większe niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Ceny lekko zwyżkowały i wahają się około 2,95—3,00 zł za 1 kg loco magazyn importera. Obroty zwiększyły się o 20—30%. Pieprz biały sprzedaje się po zł 3,30—3,50 za 1 kg, zależnie od warunków zapłaty. Na piment brak zbytu — ceny bez zmiany (5,90). W cynamonie obroty małe. Cena kształtuje się około 6,— zł za 1 kg.

Owoce suszone:

Obroty w handlu owocami suszonymi wzrosły o około 40% w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Największy popyt jest na śliwki suszone i sułtanki. Ceny kształtują się następująco: śliwki amerykańskie workowe 1,45—1,48 za 1 kg zależnie od wielkości i ilości odbioru, śliwki skrzynkowe 1,50—1,65 zł, sułtanki zł 2,00—2,20 zależnie od pochodzenia i gatunku, koryntki zł 1,20—1,25 zależnie od ilości odbioru.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 26 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Tczew" z transportem 31.977 kg kakao, 3.500 kg kawy, 441 kg herbaty, 2.500 kg cynamonu i 7.300 kg bananów.

s/s „Hel" przywiózł dnia 1 marca do Gdyni 32.680 kg śliwek suszonych, 12.000 kg kakao, 3.500 kg orzechów ziemnych, 2.623 kg kawy, 388 kg goździków i 360 kg wanilii.

Również dnia 1 marca zawinął do portu gdyńskiego s/s „Chorzów" z transportem: 29.722 kg masła kakaowego, 29.273 kg ziarna kakaowego, 18.300 kg śliwek suszonych, 17.407 kg pieprzu, 2.755 kg goździków, 2.679 kg cynamonu, 3.677 kg innych korzeni, 6.710 kg orzechów ziemnych, 11.617 kg kawy oraz 8.873 kg herbaty.

Dnia 2 marca nadszedł do Gdyni z Rotterdamu s/s „Chorzów" z ładunkiem 2.610 kg herbaty.

Poważniejszy transport kawy nadszedł do Gdyni dnia 3 marca z Londynu na s/s „Lech". Transport ten liczył 26.434 kg kawy. Poza tym statek przywiózł 1.465 kg herbaty.

s/s „Gotia" przywiózł dla importerów polskich dnia 4 marca transport 5.972 skrzyń cytryn włoskich oraz ca 200 worków migdałów.

Jeden z poważniejszych transportów pomarańcz palestyńskich nadszedł do Gdyni dn. 5 marca na statku „Gdynia". Transport ten liczył 35.662 skrzyń pomarańcz i nieznaczną ilość grapefruitów. Z Cypru przywiózł ca. 10.000 kg pomarańcz. Statkiem tym nadszedł również transport pomarańcz i grapefruitów palestyńskich dla Kłajpedy, który tranzytem przechodzi przez Gdynię. Transport liczy 1.403 skrzyń wagi 53.314 kg.

s/s „Wiborg" nadszedł do Gdyni dn. 5 marca z ładunkiem 64.000 kg bananów. Towar przeznaczony jest dla dojrzewalni gdyńskich.

Dnia 6 marca s/s „Wilhelm Russ", który nadszedł z Amsterdamu, wyładował 3.090 kg herbaty.

s/s „Wiborg II" przywiózł do portu dla importerów polskich ca 70.000 kg bananów.

Dnia 11 marca s/s „Birkaland" wyładował w Gdyni dla importerów polskich 121 worków orzechów tureckich, 184 worków koryntek tureckich, 12.600 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich wagi 478 ton. oraz dla importerów gdańskich 31 worków orzechów tureckich wagi 2.480 kg.

Dnia 14 marca nadszedł do Gdyni s/s „Bodil" z ładunkiem cytryn włoskich.

s/s „Ivernia" spodziewany jest w Gdyni dnia 25 marca. Statkiem tym nadejdzie dla importerów polskich nowy transport cytryn włoskich oraz owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od końca lutego do dnia 12 marca urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 8 przetargów, na których wystawiły nast. partie towaru: 8.512 skrz. pomarańcz hiszpańskich, które w całości zostały sprzedane uzyskując cenę 1,03—1,15 zł za 1 kg, przy czym należy nadmienić, że cena poniżej zł 1,10 została uzyskana za pomarańcze z brakami. Je-

dna partia tego towaru sprzedana została nawet po 0,92 zł za kg. Pomarańcz włoskich wystawiono 3.491 klatek — towar wystawiony również w całości sprzedano po cenie 1,21—1,37 zł za kg. Jak wynika z niżej podanego szczegółowego przebiegu aukcyj w dniach ostatnich cena pomarańcz włoskich wydatnie zwyżkowała, co należy przypisać słabszemu dowozowi, a zwłaszcza zwyżce cen na rynku włoskim.

Dalszą poważną pozycję w aukcjach w omawianym okresie zajmują pomarańcze palestyńskie, których wystawiono 4.100 skrzyń. Sprzedane zostały wszystkie w cenie 0.99 — 1,04 zł za 1 kg.

Wystawione 1.000 skrzyń cytryn włoskich sprzedano po 28,50 — 31,00 zł za 1 skrzynię. Grapefruitów palestyńskich wystawiono 100, które sprzedano po 35 zł za skrzynię. 775 worków śliwek suszonych kalifornijskich Oregon sprzedano po 1,45—1,52 zł za 1 kg. Sułtanki tureckie, które wystawiono w ilości 200 skrzynek sprzedane zostały po 1,95 zł kg. 50 worków rodzynek tureckich oddano po 1,62 zł kg, migdały włoskie 41 worków sprzedano w cenie 6,75—6,80 zł kg. Orzechy francuskie sprzedane zostały po 3,20 za 1 kg — wystawiono 20 worków.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 28 lutego aukcję, wystawiając tylko pomarańcze hiszpańskie w ilości 1.782 skrzyń. Towar w całości sprzedano po 1,10—1,15 zł za 1 kg.

Na aukcji dnia 1 marca oddano do przetargu 3.080 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które zostały w całości przez kupców nabyte po cenie 0,92—1,12 zł kg. Cenę zł 0,92 zł płacono za towar nadpsuty względnie wybrakowany.

Drugą i ostatnią partią na aukcji w tym dniu były pomarańcze palestyńskie w ilości 2.000 skrzyń. Sprzedane zostały wszystkie po 1,02—1,04 zł za 1 kg.

Dnia 3 marca wystawiono 1.300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich oraz 1.000 skrzyń cytryn włoskich. Obydwie partie sprzedano. Za pomarańcze płacono po 1,03 — 1,10 zł kg, cytryny 28,50 — 31,00 zł skrzynia.

Na aukcji dnia 4 marca sprzedanych zostało 1.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, które stanowiły jedyny artykuł w tym dniu na aukcji. Uzyskano cenę 0,99 zł za 1 kg.

Dnia 7 marca wystawiono:

1.300 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano 1.300 skrz. w cenie 1,29—1.30 zł 1 kg
2.350 skrz. pomarańcz hiszpańskich — sprzedano 2.350 skrz. w cenie 1,05—1,08 zł 1 kg
200 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano 100 skrz. w cenie 1.95 zł 1 kg
50 worków rodzynek tureckich — sprzedano 50 worków w cenie 1,62 zł 1 kg
20 worków orzechów francuskich — sprzedano 20 worków w cenie 3,80 zł 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 25 lutego na aukcję następujące towary:

1.451 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.151 kl. na kg w cenie 1,21—1,27 zł i 300 kl. w cenie 12,40 zł klatka
300 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 300 skrzyń w cenie 1,03 zł 1 kg
75 worków śliwek kalifornijskich — sprzedano 75 worków w cenie 1,51—1,52 zł 1 kg.

Dnia 3 marca wystawiono do przetargu:

1.294 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.232 kl. w cenie 1,22—1,31 zł 1 kg
600 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 600 skrz. w cenie 0,99—1,00 zł 1 kg
100 skrz. grapefruitów palestyńskich — sprzedano 100 skrz. w cenie 35,00 zł skrzynia
700 worków śliwek susz. kalif. — sprzedano 700 worków w cenie 1,45—1,48 zł 1 kg.

Do przetargu, który się odbył dnia 11 marca wystawiono:

1.308 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.308 klatek w cenie 1,35—1,37 zł kg
41 worków migdałów włoskich — sprzedano 41 worków w cenie 6,75—6,80 zł kg.

We wszystkich wymienionych wyżej aukcjach brało udział przeciętnie około 25 kupców z Gdyni i z głębi kraju.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnim czasie w owocach krajowych nie notują na rynku gdyńskim żadnych zmian — w dalszym ciągu rynek nie wykazuje większych możliwości zbytu.

W związku ze zwyżką cen pomarańcz na rynku włoskim i mniejszym dowozem tego artykułu na rynek polski notowano na aukcjach wyższe ceny. W hurcie kształtują się na ca. 1,40 zł za 1 kg. Zwyżkowały również cytryny włoskie, które wykazują mocniejszą tendencję tak na rynku włoskim jak i polskim. Cena zwyżkowała o ca 3 zł na parze skrzyń. Notowane są obecnie po 66—67 zł.

Pomarańcze hiszpańskie, których sezon zimowy kończy się obecnie, nie odegrały na rynku polskim poważniejszej roli, a to z tego powodu, że towar nadszedł z dużym opóźnieniem i w stanie częściowo zepsutym. Notują ceny tego artykułu 1,10 zł 1 kg.

Pomarańcze palestyńskie, których na naszym rynku jest dostateczna ilość, utrzymują się w cenie ca 1 zł za 1 kg.

Silniejszym zainteresowaniem cieszą się grapefruity palestyńskie, których zaledwie ca 500 skrzyń przyszło do kraju. Wskutek silnego popytu, a braku towaru cena zwyżkowała i kształtuje się ca 35—36 zł za skrzynię.

TRWAŁOŚĆ POLSKICH JABŁEK PRZECHOWYWANYCH W CHŁODNIACH.

W ostatnich czasach doszły do Komitetu Chłodnictwa wiadomości, jakoby jabłka krajowe, przechowywane w chłodniach maszynowych wykazywały zmniejszoną trwałość, co

powoduje mylne mniemanie zainteresowanych, że przechowywanie jabłek w chłodniach nie daje dodatnich rezultatów.

Bliższe zbadanie pogłosek tych przez Komitet Chłodnictwa, jako instytucję zupełnie niezainteresowaną i samodzielną wykazało zgoła odmienny stan rzeczy. We wspomnianych wypadkach właściciele sadów przesłali do chłodni jabłka, które określono przez czynnik fachowy jako „przejrzałe" i nie nadające się do przechowania. Mimo to właściciele na własne ryzyko zmagazynowali towar w chłodniach „dla przekonania się i własnego doświadczenia". Jest rzeczą wiadomą, że w najlepszych warunkach surowce i produkty możemy zachować w takim stanie, w jakim zostały one dostarczone do chłodni. Ogromny wpływ na trwałość owoców ma szybkość magazynowania ich w chłodni. W tym zakresie cenne dane znajdują się w wydawnictwie Komitetu p. t. „Technologia chłodnicza środków spożywczych — część I przechowywanie owoców". pióra Dr. D. J. Tilgnera.

Owoc, który przeszedł swój punkt maksymalnego natężenia procesu oddychania przed umieszczeniem go w chłodni, jest pod względem trwałości chłodniczej produktem niejako już „przejrzałym". Dlatego takie partie owoców nie powinny być w ogóle przyjmowane przez chłodnie. Brak wiadomości fachowych wśród właścicieli sadów i owoców i nieznajomość łatwo dostępnej polskiej literatury fachowej, powodują w następstwie kosztowne dla nich doświadczenia, przed którymi mogliby się byli z łatwością ustrzec. Zachowanie przez zainteresowanych tego rodzaju mylnych poglądów o wpływie przechowywania w chłodni wykazałoby, że z przeprowadzonych przez nich kosztownych doświadczeń nie wyciągnęli wniosków, znanych już od dawna ogółowi fachowemu.

Komitet cytuje ze wspomnianego wyżej swego wydawnictwa następujące urywki:

„Każda zwłoka w dostawie jabłek do chłodni wpływa na ogół ujemnie na trwałość owocu.

Jabłka, przeznaczone do chłodni mechanicznej, w której zarówno ciepłota, jak też i wentylacja, są ściśle kontrolowane, należy magazynować jak najszybciej, możliwie niezwłocznie po zbiorze".

„Każdy dzień zwłoki w umieszczeniu jabłek w chłodni powoduje przy cieplejszej pogodzie zmniejszenie przechowalności owoców o około 8—10 dni".

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZBIORY OWOCÓW CYTRUSOWYCH W PALESTYNIE W BIEŻĄCYM ROKU.

Według dotychczasowych obliczeń zbiory owoców cytrusowych ocenia się na 9—10 mil. skrzyń, z czego 1½ mil. przypada na grape-fruity. Zbiorowe ładunki z trzech portów palestyńskich Jaffa, Haifa i Tel-Aviv, do końca lutego br. wyniosły okrągłe 5 mil. skrzyń. Z tych 5 mil. ¾ mil. przypada na grape-fruity. Zbiorowy eksport w bieżącym sezonie wyraża się w pomarańczach cyfrą 9 mil. skrzyń, a w grape-fruitach 1,2 mil. skrzyń. Jak nas informują sfery kupieckie, w Palestynie spodziewane są jeszcze załadowania do końca bież. sezonu 5—5½ mil. skrzyń pomarańcz i grape-fruitów, przy czym grape-fruitów załadują ca 0,5 mil. skrzyń.

W porównaniu z sezonem ubiegłym widzimy, że eksport jak również zbiory dadzą gorsze wyniki, jeśli chodzi o tonaż. W chwili obecnej trudno jest jeszcze określić jaką pozycję zajmie eksport pomarańcz i grape-fruitów palestyńskich wartościowo.

Rumunia.

Rumunia podobnie jak sąsiadujące z nią państwa szczególną wagę przykłada do eksportu. Przeglądając statystykę ostatnich kilku lat eksportu owoców rumuńskich znajdujemy, że eksport ten wzrasta. Obszary sadów produkujących jabłka rumuńskie zajmują 58 tys. ha i produkcja ich wynosi ca 250.000 ton. Słabym punktem rozwoju eksportu jabłek jest nienależyte przygotowanie tego eksportu zwłaszcza jeśli chodzi o opakowanie. Mimo, że eksport jabłek jest standaryzowany, to jednak standaryzacja ta dotyczy jedynie gatunku i sortymentu owocu. Jeśli chodzi o opakowanie, to na Wschód i do Austrii idą jabłka pakowane w tak zw. amerykańskich skrzynkach 22—23 kg, do Polski w beczkach 50—52 kg, a do innych państw luzem w wagonach.

Polska w eksporcie jabłek rumuńskich zajmowała w roku ubiegłym 6 miejsce, a w roku zaś 1936 — piąte.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 marca 1938 r. | NR 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Znaczenie Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy dla Pomorza w dawnych i obecnych granicach

W związku z nadaniem z dniem 1 kwietnia br. Województwu Pomorskiemu nowych granic administracyjnych, przeistaczających to województwo w Wielkie Pomorze o poważnych zadaniach gospodarczych, specjalnego znaczenia nabierają instytucje, obsługujące funkcje gospodarcze tego organizmu administracyjnego, pokrywającego się obecnie swym obszarem z obszarem okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Jedną z instytucyj, zajmujących pod tym względem miejsce czołowe jest Giełda Towarowo-Zbożowa w Bydgoszczy, której rola wzrasta stale, a która w nowych warunkach znajduje rozszerzone pole dla swej działalności. Dla uwypuklenia tej roli w związku z 5-leciem istnienia Giełdy publikujemy poniżej oświadczenie jej Prezesa, Radcy Izby p. Edmunda Baiera i dyrektora mgr. Mieczysława Wójcika.

5-lecie Giełdy Bydgoskiej

Przegląd działalności Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy, z perspektywy pięciu lat, daje dostateczny materiał dla oceny realnych wyników prac tej instytucji.

Dane statystyczne stwierdzają, że liczba członków w tym okresie wzrosła o 215% do cyfry około 200, uczestników giełdowych osiągnęła wysoki stan, bo ponad 4 tysiące, który zresztą ulega stałym zmianom i wzrostowi. Najsilniejszą grupę zawodową tworzy prywatny handel zbożowy oraz spółdzielczy, a następnie przemysł młynarski, spożywczy i przetwórczy. Zarejestrowana nikła stosunkowo ilość członków rolników, zrekompensowana jest w znacznie większej cyfrze w grupie uczestników. Konstrukcja składek członkowskich zbudowana została tak, że nakłada największe opłaty na handel prywatny i przemysł, niższe na spółdzielnie, a najniższe na rolnictwo. Tą drogą zmierzała i zmierza giełda bydgoska do stworzenia najodpowiedniejszych warunków, któreby umożliwiły tym ostatnim dwom grupom bezpośredni udział w pracach giełdy.

Prace giełdy bydgoskiej nie ograniczyły się w tym okresie tylko do rozwiązywania bieżących, a zarazem aktualnych problemów w zakresie wymiany ziemiopłodów i ich przetworów, stałego podnoszenia tej wymiany w kierunku zawodowym i moralnym, do usuwania bolączek, ale także, co z całym naciskiem podnieść należy, wyszły poza ramy zagadnień wewnętrznych — regionalnych, na teren ogólno-krajowy w kierunku rozwiązania właściwego problemu giełd zbożowo-towarowych i wszystkich zagadnień z tym związanych.

W omawianym właśnie pięcioleciu rozpoczęto i w znacznym stopniu przeprowadzono prace kodyfikacyjne, zapoczątkowane nowelizacją ustawy o giełdach, zatwierdzeniem nowych statutów i innych istotnych regulaminów i przepisów, z którymi handel ziemiopłodami stale bezpośrednio lub pośrednio w praktyce codziennej się styka. W żmudnych i źródłowych tych pracach, które ze

względu na różnorodność obowiązujących jeszcze przepisów na poszczególnych giełdach, rozłożone być muszą jeszcze na pewien dłuższy czasokres, aktywny i wydatny udział brała najmłodsza spośród 10 krajowych giełd, giełda bydgoska.

Zdrowe podstawy organizacyjne giełdy bydgoskiej, oparte w szczególności na zatwierdzonym statucie i obowiązujących przepisach, stworzyły właściwą płaszczyznę współpracy trzech bezpośrednich i najbardziej zainteresowanych grup zawodowych to jest rolnictwa, handlu i przemysłu, stwarzając jednocześnie stałe i realne warunki wspólnego rozwiązywania żywotnych i aktualnych zagadnień.

Z zagadnień bezpośrednio, bo codziennie interesujących rolnictwo, handel i przemysł uwypuklić należy działalność giełdy w zakresie notowań cen, przeprowadzania ekspertyz i rozstrzygania zachodzących sporów. Zagwarantowany udział w Komisji Notowań wszystkim zainteresowanym grupom był podstawą ustalania cen, odpowiadających każdorazowej sytuacji na rynku zbożowym. Umiar i unikanie nerwowości wpływały dodatnio w tym okresie na przebieg i kształtowanie się minionych kampanij zbożowych w naszym okręgu. Sprawnie i obiektywnie zaś funkcjonujące Komisje Rzeczoznawców i giełdowe Sądy Rozjemcze zapewniały natychmiastowe rozstrzyganie, nieuniknionych nieraz, sporów.

W granice wielkiego Pomorza wchodzi formalnie Giełda Bydgoska z dniem 1 kwietnia 1938 r. z poważnym dorobkiem i doświadczeniem, które osiągnęła w dotychczasowej pracy.

Rezultaty zaś tej 5-letniej pracy, wykazujące skoordynowany, planowy i rzetelny wysiłek tej instytucji, stanowią dostateczną rękojmię dalszego rozwiązywania zadań, leżących w zakresie jej działalności, a na płaszczyźnie żywotnych i aktualnych zagadnień gospodarczych Wielkiego Pomorza.

Edmund Baier
Prezes Giełdy Zbożowo-Towarowej
w Bydgoszczy
Radca Izby Przemysłowo-Handlowej
w Gdyni

Giełda Bydgoska — Giełdą Pomorską

Postanowieniem Min. Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Min. Skarbu oraz Min. Rolnictwa i Reform Rolnych *z dnia 23 grudnia 1932 r.* zatwierdzony został Statut Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy. W akcie tym znalazły potwierdzenie, przez czynniki rządowe, argumenty Komitetu Organizacyjnego Giełdy o istnieniu odrębności gospodarczej t. zw. okręgu pomorsko-nadnoteckiego i o potrzebie powołania do życia giełdy. Mimo przynależności administracyjnej okręgu pomorskiego do województwa pomorskiego, a okręgu nadnoteckiego do województwa poznańskiego, nastąpiło już w tym okresie zespolenie tych okręgów w jedną całość, właśnie na płaszczyźnie gospodarczej. Na początku roku 1934 nastąpiło również połączenie tych dwóch okręgów w jednym samorządzie gospodarczym, tj. Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Czołowe zagadnienie handlu ziemiopłodami i ich przetworami w strukturze gospodarczej Pomorza w jego dawnych i obecnych granicach i odrębność różnorodnych zagadnień z tym związanych — zapewniły giełdzie bydgoskiej trwałe podstawy istnienia i rozwoju. W oparciu o nie przy planowej, skoordynowanej i wytężonej pracy, giełda bydgoska zajęła od chwili powstania jedno z czołowych miejsc wśród 10 krajowych giełd zbożowo-towarowych. To stanowisko zapewniły giełdzie bydgoskiej, już nietylko wysokie obroty, ale przede wszystkim inicjatywę i czynną współpracę przy rozwiązywaniu szeregu najaktualniejszych problemów giełdowych, mających stworzyć nowoczesną i do bieżących potrzeb dostosowaną strukturę organizacyjną, łącznie z rozległymi i skomplikowanymi przepisami, normującymi tak ważny i istotny odcinek naszego życia gospodarczego.

Rozwój i działalność giełdy bydgoskiej oparte były przede wszystkim na członkach i uczestnikach z okręgu obecnego Pomorza, podobnie jak obroty towarowe. Przyrost członków giełdy, na których oparta jest struktura organizacyjna giełdy, a tym samym i prace, przedstawia poniższe zestawienie, ujmujące członków według grup zawodowych. Dla porównania podana jest również ilość uczestników giełdy, dopuszczonych do obrotów giełdowych:

	członkowie giełdy 31 VII 33 r.	członkowie giełdy 31 XII 37 r.	uczestnicy 31 XII 37 r.
handel prywatny	41	83	1.419
spółdzielnie	26	55	107
młyny	10	36	290
i. zakłady przem.	2	2	1.095
rolnicy i ich organ.	6	12	756
inni	4	4	356
ogółem:	89	192	4.023

Stan liczebny członków i uczestników ilustruje dostatecznie zasięg działalności giełdy i dynamikę rozwojową.

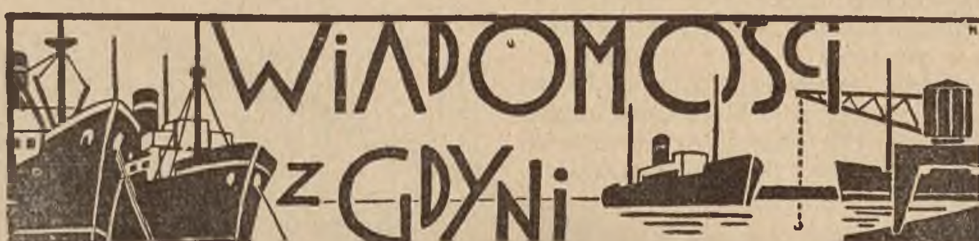
Rozmiary natomiast dokonywanych na giełdzie bydgoskiej transakcyj, wszystkimi ziemiopłodami i ich przetworami, w ubiegłym pięcioleciu przedstawia poniższe zestawienie:

lata	ilość zebrań giełdowych	Ilość zawartych trans. w tysiąc.	Ilość ton w tysiąc.	wartość w milion. zł
1933 (od 31 XII)	118	11,2	224,2	37,1
1934	289	25,6	513,9	90,3
1935	290	31,7	656,2	97,9
1936	290	39,1	677,1	117,3
1937	287	41,5	526,7	120,—

W ogólno krajowych obrotach giełd, giełda bydgoska zajmowała stale jedno z 3 pierwszych miejsc, łącznie z giełdą poznańską, warszawską, a w ostatnim roku lwowską. Obroty te, uzależnione w pierwszym rzędzie od warunków naturalnych t. j. zbiorów, a ponad to od rozmiaru wywozu, wzrastające stale w 4 pierwszych latach działalności giełdy spadły znacznie w roku 1937, na skutek katastrofalnych zbiorów na Pomorzu i silnego spadku wywozu. Mimo tak niepomyślnych warunków, również i w tym roku giełda bydgoska schodząc z 2 miejsca, utrzymała się na 3 miejscu po giełdzie poznańskiej i lwowskiej. Spośród obrotów poszczególnymi artykułami największą pozycję zajmowało żyto, a następnie jęczmień (również w stosunku do obrotów innych giełd) potem kolejno pszenica, mąki, otręby, owies, ziemniaki i i. W ostatnim roku obroty giełdy bydgoskiej wyniosły ca 14% ogólnych obrotów wszystkich giełd, wynoszących 3,8 milionów ton, wartości ponad 1 miliard złotych. W omawianym okresie 5-letnim Komisje Rzeczoznawców przeprowadziły 300 arbitraży, a Giełdowe Sądy Rozjemcze załatwiły 259 wniesionych pozwów przez członków bądź uczestników giełdy. Ogólnych Zgromadzeń odbyło się — 6, posiedzeń Rady Giełdowej — 27, a posiedzeń Prezydium Giełdy 35. Komisje Notowań, odbywające się po zebraniach giełdowych, odbyły w ciągu tego okresu 1.274 posiedzeń, ustalając ceny około 80 artykułów, podawanych w urzędowych cedułach giełdowych do prasy codziennej, radia itp.

W świetle całokształtu działalności giełdy bydgoskiej w wymienionym pięcioleciu, *samorzutna inicjatywa prywatna, która powołała do życia tę instytucję — dla załatwiania bieżących i rozwiązywania rozległych a skomplikowanych problemów z dziedziny obrotu ziemiopłodami w okręgu obecnego Wielkiego Pomorza — znajduje właśnie obecnie realne uwypuklenie i obiektywną ocenę.*

Mgr Mieczysław Wójcik
Dyrektor Giełdy Zbożowo-Towarowej
w Bydgoszczy



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 15 marca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa naszej Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego Prezydium rozpatrzyło szereg spraw, będących przedmiotem prac Izby m. in. sprawę powstawania rodzimego przemysłu okrętowego i dostaw materiałów dla budowy okrętów przez przemysł krajowy. Następnie Prezydium zaznajomiło się ze stadium prac obrad ciał ustawodawczych nad t. zw. małą reformą podatkową oraz z wytycznymi prac specjalnej komisji, powołanej przez Ministra Przemysłu i Handlu, do zbadania sprawy t. zw. interwencjonizmu państwowego i prywatnego wreszcie Prezydium załatwiło szereg spraw bieżących Izby.

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Dnia 18 marca br. odbyło się roczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu Gdyńskiego pod przewodnictwem p. prezesa Juliana Rummla, honorowego członka Rady.

Roczne sprawozdanie z działalności Rady złożył Prezes Zarządu inż. Napoleon Korzón. Sprawozdanie gospodarcze złożył dyrektor Rady dr Bolesław Kasprowicz.

P. prezes Korzón w sprawozdaniu swoim przedstawił działalność Rady Interesantów Portu w 1937 r., podkreślając, że dwa zagadnienia wybiły się na czoło zainteresowań organizacyjnych w roku sprawozdawczym, mianowicie sprawy robotnicze i sprawy podatkowe. Poza tym zanalizował p. prezes Korzón sytuację portu w Gdyni na tle obecnego jego stanu inwestycyjnego i wynikające stąd postulaty pod adresem władz resortowych, oraz sfer gospodarczych. P. prezes Korzón uwypuklił również działalność inicjatywy prywatnej na terenie portu oraz poruszył wszystkie inne zagadnienia, związane z działalnością Rady. W związku z tym sprawozdaniem walne zgromadzenie przyjęło rezolucję w sprawie konieczności dalszych inwestycyj portowych.

Następnie wybrało walne zgromadzenie zarząd Rady. Wybrani zostali po raz ósmy: na prezesa — inż. Napoleon Korzón, prezes Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, na wiceprezesów pp.: Feliks Kollat — prezes Związku Armatorów Polskich w Gdyni i Lucjan Byczkowski — prezes Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni. Do Zarządu poza tym weszli pp. dyr A. Cienciała, dyr dr Darski, dyr T. Dembiński, dyr W. Gieysztor, dyr W. Jasiński, dyr S. Jakubowicz, dyr W. Fedorowicz, dyr J.

Hildt, dyr M. Królikowski, dyr. M. Laurecki, dyr F. Marszał, dyr L. Rotstat, prezes L. Tor, dyr Wawrzyńczak i dyr Zieliński.

Dyrektorem Rady jest od początku jej istnienia p. dr Bolesław Kasprowicz.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w styczniu bieżącego roku ogółem 110.594 ton towarów wobec 110.969 ton przewiezionych w styczniu 1937 roku oraz 90. 727 t. w styczniu roku 1936. Sprawozdawczy miesiąc więc był wyjątkowo stacjonarnym w stosunku do odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku. Z jednej strony już w lutym, którego dane podajemy niżej, zaznaczył się dalszy wzrost przewozów, z drugiej — trzeba zaznaczyć, że coraz więcej się przewozi przez polskie towarzystwa żeglugowe towarów w tonażu zafrachtowanym, obcym. Tak, w styczniu przewieziono do — i z Ameryki Południowej 10.298 t. towarów na obcych statkach, co nie zostało wliczone do statystyki polskiej floty handlowej. Cała linia meksykańska przewoziła towary na statkach zafrachtowanych, wobec czego wcale nie figuruje w poniższej statystyce, itd.

Z ogólnej ilości przewozów przypadło na eksport 86.633 t. (I 1937: 90.221 t.), na import 17.370 t. (I 1937: 18.493 ton, na tranzyt morski 1.372 t. oraz na przewozy między portami zagranicy 5.219 t. (I 1937: na obie te rubryki razem: 2.255 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w styczniu 62.032 t. towarów (I 1937: 62.483 t.), w tym w wywozie 43.362 t. (I 1937: 46.251 t.) w przywozie 12.079 t. (I 1937: 13.977 t.), w tranzycie morskim 1.372 t. i między portami zagranicy 5.219 t. (I 1937 obie rubryki razem: 2.255 t.)

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 31.579 t. towarów wobec 31.931 t. przewiezionych w styczniu ub. roku, w tym było 16.458 t. eksportu (I 1937: 21.133 t.), importu 12.079 t. (I 1937: 8.543 t.), tranzytu morskiego 1.372 t. (I 1937: 1.253 t.), przewozów między portami obcymi 1.670 t. (I 1937: 1.002 t.) Względem więc odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku na liniach Żeglugi Polskiej znacznie wzrosły przewozy importowe i zmalały przewozy eksportowe.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w styczniu 30.453 t. towarów wobec 30.552 t. przewiezionych w styczniu ubiegłego roku. I tu zaznaczyła się duża stacjonarność, jednak skład tych jednakowych liczb jest zupełnie różny. W styczniu bież. roku bowiem nie było na trampach Żegl. Polskiej wcale przewozów importowych, podczas gdy w roku ubiegłym przywiozły one 5.434 t. (wyłącznie rudy żelaznej), natomiast wywóz na trampach tych znacznie wzrósł: z 20.560 t. w I 1937 na 26.904 t., w tym było węgla 16.447 t., koksu 6.458 t., kopalniaków 3.999 t. Należy mieć na względzie, że w roku ubiegłym do trampów wliczona została „Wisła", która była właściwie dodatkowym statkiem liniowym na linii południowo-amerykańskiej, zastąpiona obecnie przez statki obce. Stąd dane statystyczne dla trampów w styczniu br. nie są ściśle porównalne ze statystyką stycznia zeszłorocznego. Między portami zagranicy przewieziono w styczniu r. b. 3.549 t. i to węgla.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu) przewiozły 10.064 t. towarów wobec 9.863 t. przewiezionych w styczniu ub. roku, w tym 7.260 t. towarów eksportowych (I 1937: 7.100 t.), 2.804 t. importowych (I 1937: 2.763 t.) Na obie linie angielskie — do Londynu i Havre przypadło 9.809 t. (I 1937: 9.772 t.), w tym w eksporcie 7.084 t. towarów i 71 koni (I 1937: 7.098 t. tow. i 61 koni), w imporcie zaś 2.725 t. (I 1937: 2.674 t.) Z eksportu skierowało się do Londynu 3.882 t., w tym 3.198 t. z Gdyni i 684 t. z Gdańska, do Hull 3.202 t. w tym z Gdyni 1.979 t. i z Gdańska 1.223 t. Import z Londynu wyniósł 1.163 t., w tym poszło do Gdyni 980 t., do Gdańska 183 t., import z Hull dał 1.562 t., w tym do Gdyni 1.489 t., do Gdańska 73 ton.

Na Linii Gdynia Havre, służącej głównie przewozowi emigrantów, przewieziono ładunków 255 t. (I 1937: 91 t.), w tym 176 t. w eksporcie i 79 t. w imporcie. Właściwiej charakteryzuje tę linię ruch pasażerski: przewieziono w styczniu 827 pasażerów w tym 815 emigrantów z Gdyni do Havre, Parkeston i Londynu, 2 pasażerów w tymże kierunku, oraz 10 pasażerów w kierunku powrotnym.

Na statkach towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe daje się zanotować wzrost ilości przewiezionych pasażerów i nieco mniejszy wzrost ilości przewiezionych towarów: 1.223 pasażerów i 5.008 t. ładunku, wobec 1.076 pas. i 4.784 t. towarów przewiezionych w styczniu ub. roku. Z tego eksportowych ładunków było 2.521, pasażerów na wyjściu było 1.062, importowych ładunków było 2.487 t., pasażerów na wejściu 161.

Na linii Ameryki Północnej — do Halifaxu i N. Yorku i z powrotem via Kopenhaga, bez wyróżnienia portów i bez uwzględnienia ruchu pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną przewieziono 402 pasażerów i 2.718 t. ładunku (1. 1937: 286 pas. i 2.390 t. ładunku), w tym na wyjściu 281 pas. i 1.198 t. towarów (I 1937: 167 pas. i 1.750 t. towarów), na wejściu 121 pas. i 1.520 t. towarów (I 1937: 119 pas. i 640 t. towarów).

Na linii Ameryki Południowej przewieziono 821 pasażerów i 2.290 t. ładunku (I 1937: 790 pas. i 2.394 t. towarów, w tym na wyjściu było 781 pas. i 1.323 t. ładunku (I 1937: 753 pas. i 1.281 t. ładunku), na wejściu zaś 40 pas. i 967 ton ładunku (I 1937: 37 pas. i 1.113 t. ładunku). Jak już nadmieniono, były jeszcze znaczne przewozy pod obcymi banderami, na zafrach-

towanych dla linii statkach obcych, i to w eksporcie 5.713 t. i w imporcie 4.583 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Okrętowego (Polskarob) przewiozły ogółem w styczniu 33.490 t. węgla, wyłącznie eksportowego, wobec 33.839 t. węgla, również wyłącznie eksportowego, wywiezionego w styczniu ub. roku. Wszystkie „eksporty" węgla wyszły przez Gdynię: wywieziono do Szwecji 13.463 t., do Norwegii 14.212 t., do Francji 3.050 t., do Belgii 2.765 t.

Odbyto podróży 12 i odwiedzono z ładunkiem eksportowym porty: Oslo (2 razy), Slite (2 razy), Haugesund (2 razy), Göteborg, Sarpsborg, Antwerpię, Helsingborg, Gefle i Caen. Zmniejszenie, zresztą minimalne przewozów względem stycznia ub. roku, przy równej ilości podróży (12) tłumaczy się zwiększeniem średniej odległości przewozu, które powoduje zwiększenie ilości zabieranego bunkru i zmniejszenie ładunków eksportowego węgla.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w lutym 118.615,5 t. towarów, wobec 112.595,5 t. przewiezionych w lutym roku 1937 i 97.622,5 ton przewiezionych w lutym 1936, mamy więc po styczniowym zahamowaniu przyrostu ruchu znów zapoczątkowanie nowego przyrostu przewozów. Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że ten przyrost w chwili obecnej nie może być duży, wobec stałego przenoszenia części ładunków naszych towarzystw żeglugowych na zafrachtowany w time charter tonaż obcy, do statystyki nie włączony. Dopiero stopniowe wprowadzanie nowych statków polskich — mamy na myśli „Oksywie", już wprowadzone w końcu marca, „Rozewie" i „Robur VIII", umożliwi dalsze poważniejsze zwiększenie przewozów pod ojczystą banderą.

Na eksport ogólny przypadło 84.326 t. (I 1937: 77.048,5 t.), na import 30.282 t. (I 1937: 28.584 t.), na tranzyt morski 800 t. (I 1937: 928 t.), na przewozy między portami zagranicy 3.207,5 t. (6.035 t.) W przeciwieństwie do stycznia więc zaczyna zaznaczać się przewaga wzrostu eksportu, chociaż wzrastają również przewozy importowe.

Żegluga Polska S. A. przewiozła na swych statkach 68.080 t., wobec 63.147 t. przewiezionych w styczniu ub. roku. Na eksport w tym towarzystwie przypadło 43.247 ton (I 1937: 32.725 t.), na import 23.632 t. (I 1937: 23.459 t.), na tranzyt morski 800 t., (I 1937: 928 t.) i na przewozy między portami zagranicy 401 ton (I 1937: 6.035 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 28.730 t. (I 1937: 39.151 t.), w tym eksportowych ładunków 14.266 t. (I 1937: 22.813 t.), importowych ładunków 13.263 t. (I 1937: 13.819 t.), tranzytu morskiego 800 t. (928 t.), między portami zagranicy 401 ton (1.591 t.) Na liniach Żeglugi Polskiej zmniejszenie przewozów w lutym br. tłumaczy się, jak widać, wyłącznie spadkiem ładunków eksportowych. Ze znaczną nadwyżką wyrównane to zostało przez rekordowy skok wzwyż ładunków eksportowych *na trampach* Żeglugi Polskiej.

Przewiozły one bowiem 39.350 t. ładunków wobec 23.996 t. z lutego ub. roku, a w tym eksportowych 28.981 t. wobec 9.996 t. z lutego roku ubiegłego.

Na ten wielki wzrost względny i bezwzględny złożyły się przewozy eksportowego węgla — 25.180 t., koksu 1.751 t. i jęczmienia 2.050 t. Na import — 10.369 t. (I 1937: 9.640 t.) złożyły się: tomasyna 9.650 t., tytoń 453 t., cytryny 263 t., migdały 3 t., Za to międzyportowych zagranicznych przewozów nie było (I 1937: 4.444 t.)

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polbryt) zwiększyło w lutym względem lutego ub. roku swe przewozy procentowo ze wszystkich towarzystw najwięcej: z 7.664 t. w lutym ub. roku na 8.916 t. w sprawozdawczym miesiącu, co daje względny wzrost o 16 procent. Na zwyżkę tę złożył się prawie wyłącznie eksport: 4.542 t. na 5.725 t., podczas gdy import na statkach Polbrytu zwyżkował nieznacznie: z 3.122 ton na 3.191 t.

Obie angielskie linie — do Londynu i Hull przewiozły 8.814 t. towarów (I 1937: 7.578 t.), w tym w wywozie 5.693 t. (I 1937: 4.500 t.), w przywozie 2.121 t. (3.078 t.)

Z eksportu tych linij skierowało się do Londynu 2.604 t., w tym 2.226 t. przez Gdynię i 378 t. przez Gdańsk, do Hull 3.089 t., w tym przez Gdynię 1.567 t., przez Gdańsk 1.522 t. Z importu z Londynu przybyło 1.131 t. w tym do Gdyni 839 t., do Gdańska 292 t., z Hull 1.990 t., w tym do Gdyni 1.890 t., do Gdańska 100 ton.

Linia emigracyjna Gdynia — Havre z zawijaniem do Londynu i w miarę potrzeby do Parkestonu przewiozła 102 t. towarów w tym 32 t. w eksporcie i 70 t. w imporcie (I 1937: 86 t. w tym 42 t. eksp., 44 t. imp.). pasażerów zaś było 562, w tym 556 emigrantów na wyjściu i 6 powrotnych pasażerów na wejściu.

Statki Towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły ogółem 1.507 pasażerów i 5.805 t. towarów (I 1937: 1.258 pas. i 5.403 t. towarów) w tym na wyjściu 1.320 pas. i 2.346 t. tow. (I 1937: 1.126 pas. i 3.400 t. tow.), na wejściu zaś 187 pas. i 3.459 t. tow. (132 pas. i 2.003 t. towarów).

Na linii Ameryki Północnej przewieziono 593 pas. i 3.070 t. towarów (395 pas. i 2.970 t. tow.), w tym na wyjściu 481 pas. i 1.182 t. tow. (292 pas. i 2.200 t. tow.), na wejściu zaś 112 pas. i 1.888 t .tow. (103 pas. i 770 ton tow.)

Na linii Południowej Ameryki przewieziono 914 pas. i 2.735 t. tow. (I 1937: 863 pas. i 2.435 t. towarów), w tym na wyjściu 839 pas. i 1.164 t. tow. (834 pas. i 1.200 t. towarów), na wejściu zaś 75 pas. i 1.571 t. towarów (29 pas. i 1.235 t. towarów). Jak widać z powyższych

liczb na obu liniach zaznacza się dalszy systematyczny wzrost przewozów pasażerów i towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły w lutym ogółem 35.814,5 t. węgla, w tym 33.008 t. węgla eksportowego i 2.806,5 t. w przewozach między portami obcymi, wobec 36.381,5 t. węgla, wyłącznie eksportowego, w lutym r. ub.

NOWA JEDNOSTKA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

22 marca br. do Gdyni przybył ze stoczni w Abo (Finlandia) nowy motorowiec frachtowy dla „Żeglugi Polskiej", który otrzymał nazwę „Oksywie".

„Oksywie" jest statkiem nośności 1.000 ton, ładowność wynosi 940 ton, zapas ropy 40 ton, resztę 20 ton stanowi woda słodka i zapasy. Tonaż rejestrowy netto 500 ton. Długość statku wynosi 59,5 m, szerokość maksymalna 10,5, zanurzenie 4,1 m. Statek posiada trzy ładownie z międzypokładami i przeznaczony jest dla przewozu drobnicy. Statek posiada wzmocnienia przeciwlodowe.

Szybkość normalna statku z pełnym ładunkiem wynosi 10 węzłów.

Do napędu statku służy dwutaktowy, pięciocylindrowy silnik Polar-Diesel typ M-45-M wykonany przez fabrykę Atlas Diesel w Sztokholmie.

Statek jest całkowicie zelektryfikowany. Do napędu wszystkich pomp i urządzeń pomocniczych służą motory elektryczne, nawet grzejniki w łazienkach są elektryczne.

Winda kotwiczna oraz 6 wind ładunkowych są również elektryczne.

PRACE URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM BR.

W miesiącu lutym urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 12.954 godzin 55 minut z zużyciem prądu 126.500 KWh i przeładowały 187.440 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	100,1%
w ubiegłym roku	146.5%
spadek zatem wynosi	46,4%

NOWE PRZEDSTAWICIELSTWA ZA GRANICĄ KOLEI POLSKICH I PORTÓW P. O. C.

Komitet Nadzorczy Przedstawicielstw Kolei polskich oraz portów Gdyni i Gdańska utworzył z dn. 1 kwietnia bieżącego roku nowe przedstawicielstwa w Szwecji z siedzibą w Sztokholmie oraz w Jugosławii z siedzibą w Belgradzie.

Zaznaczyć należy, że oprócz tych przedstawicielstw istnieją tego rodzaju placówki w Pradze, Wiedniu, Bukareszcie, Budapeszcie oraz Haifie.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

W dniu 9 marca 1938 r. Prezes Izby p. Stanisław Tor zaprzysiągł w obecności radców Izby pp. Franciszka Marszała i Kazimierza Muchy oraz Dyrektora Izby p. dr. Józefa Kulikowskiego następujące osoby w charakterze rzeczoznawców Izby:

p. Ryszarda Antoszewskiego — jako rzeczoznawcę rozmieszczania towarów na statkach,

p. Rościsława Choynowskiego — jako rzeczoznawcę sztauerki, krycia luków okrętowych i okrętowych urządzeń przeładunkowych,

p. Witolda Karpowicza — jako rzeczoznawcę dla oględzin luków ładunkowych.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W ROKU 1937 W PORÓWNANIU Z TYMŻE RUCHEM W CAŁEJ POLSCE.

Na podstawie opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny danych, dotyczących ruchu budowlanego w miastach z ludnością ponad 20.000 mieszkańców oraz materiałów Biura Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni można porównać ruch budowlany w Gdyni z tymże ruchem we wszystkich miastach w Polsce.

Ruch budowlany w miastach oraz w Gdyni, jako też stosunek %% przedstawiają tablice poniżej:

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	1937
Liczba budynków				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	6,303	6,699	8,117	6,330
Gdynia	301	630	438	251
%% udział Gdyni w budownictwie miast	4,8	9,4	5,4	4,0
Kubatura w 1000 m³				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	5,329	6,671	9,982	7,835
Gdynia	362	804	398	265
%% udział Gdyni w budownictwie miast	6,8	12,1	4,0	3,4

Dane powyższe obejmują wyłącznie budynki mieszkalne.

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	1937
Liczba budynków				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców	5,261	5,534	5,496	6,029
Gdynia	226	438	398	241
%% udział Gdyni w budownictwie miast	4,3	7,9	7,2	4,0

Wyszczególnienie	1934	1935	1936	1937
Kubatura w 1000 m³				
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszkańców . .	4,219	4,300	5,250	7,619
Gdynia	189	326	307	409
%% udział Gdyni w budownictwie miast . .	4,5	7,6	5,8	5,4

Z zestawień tych wynika, że udział Gdyni w budownictwie miast zmalał szczególnie w odniesieniu do budynków rozpoczętych. Cyfry te, a więc 3,4% odnoszące się do budynków rozpoczętych i 5,4% do budynków zakończonych nabierają swego waloru, gdy się porówna je z %% stosunkiem ludności Gdyni do ludności miast ponad 20.000 mieszkańców ogółem, a który wynosi 1,5%.

Interesująco wygląda inne porównanie, a mianowicie dotyczące liczby izb. Otóż liczba izb rozpoczętych w r. 1937 w miastach z ludnością ponad 20.000 mieszkańców wynosi 67.659, w Gdyni zaś 3.675, co stanowi 5,0%.

W budynkach zakończonych na terenie miast z ludnością ponad 20.000 mieszkańców w roku 1937 wybudowano izb 64.707, podczas gdy w Gdyni — 4.958 izb, co stanowi — 7,6%.

CHARAKTERYSTYKA PORTU W KŁAJPEDZIE.

Nawiązanie łączności politycznej pomiędzy Polską a Litwą, i oczekiwane rozpoczęcie normalnej współpracy gospodarczej, wysunęło zapytanie, jak dalece Polska może wykorzystać Kłajpedę w obrocie zamorskim. Otóż z góry należy zaznaczyć, że port w Kłajpedzie jest obiektem małym. Przed wojną obsługiwał on zaledwie wąski skrawek północnej części Prus Wschodnich, nie mając nawet połączenia kolejowego z naturalnym swoim zapleczem. Linię kolejową łączącą Kłajpedę z Kownem położyli dopiero Litwini. Z tą chwilą rozpoczyna się dla Kłajpedy bardziej normalny okres, jednakowoż zamknięcie granicy polsko-litewskiej odcięło Kłajpedzie część przedłużonego zaplecza ziem polskich.

Obszar portu Kłajpedy wynosi 60,4 ha powierzchni wodnej. Przeciętna głębokość portu jest bardzo mała, ponieważ wynosi 6,5, a nawet 4½ metra, gdy największa zaledwie 7 metrów. Szerokość wód wewnętrznych wynosi przeciętnie 30 metrów, co sprawia, że większe statki nie mają dogodnych warunków wjazdu do Kłajpedy.

Technicznie port Kłajpedy przystosowany jest najwięcej do eksportu drewna, oraz do składowania zboża, posiadając spichrze o przestrzeni 21 tys. m². Wartość Kłajpedy podnosi łączność z niemeńskim systemem dróg wodnych.

Ruch statków począwszy od 1932 roku utrzymuje się na pewnym ustabilizowanym poziomie wykazując stosunkowo nieznaczne odchylenia. Obrót towarów przez Kłajpedę kształtował się w ostatnich dwóch latach następująco:

	1936	1937
Przywóz	810,7 tys. t.	969,0 tys. t.
Wywóz	462,3 tys. t.	370,2 tys. t.
Obrót	1.273,0 tys. t.	1.339,2 tys. t.

W przywozie największe pozycje przypadają na drzewo (262,3 tys. t. w 1937 r.) i węgiel (229,6 tys. t.), potem idzie cement (89,8 tys. ton), metale (70,2 tys. t.) i nawozy (60,6 tys. t.) Najmniejsze pozycje przypadają na cukier, spirytus i nasiona. W wywozie pierwszą pozycję zajmuje drzewo (193,1 tys. t.), celuloza (72,1 tys. t.) i żużle z siarki (21,1 tys. t.) Poza tym wywieziono w tym roku przeszło 42 tysiące szt. trzody.

Odnośnie pochodzenia importu wzgl. kierunku eksportu to na pierwszym planie w eksporcie i imporcie stoi Wielka Brytania (317,6 tys. t. przywóz i 172,0 tys. t. wywóz), potem w przywozie Rosja (213,0 tys. t.) i Holandia (118,1 tys. t.) W wywozie po Wielkiej Brytanii idą — Holandia (39,3 tys. t.), Belgia (28,2 tys. t.) i St. Zj. A. P. (25,1 tys. t.) Poza tym wywieziono do Danii 2,7 tys. sztuk koni i przeszło 42 tys. sztuk świń do Niemiec.

TRANZYT PRZEZ TRIEST W 1937 R.

W roku 1937 przywieziono do Triestu koleją z Austrii 335.742 ton, zaś do Austrii wywieziono 406.261 ton. Z Czechosłowacji przywieziono 265.875 ton, do Czechosłowacji wywieziono 169.947 ton.

W ogóle przywieziono koleją do Triestu 1.141.842 tony (791.739 ton w r. 1936), wywieziono 1.074.510 ton (678.182 ton w 1936 r.)

PORT SINGAPORE W 1937 ROKU.

Singapore należy do najbardziej ożywionych portów świata. W roku 1937 przybyło do Singapore 3.242 statków pojemności 9,7 mil. NRT, wobec 3.131 statków pojemności 9,6 mil. NRT. w 1936 roku. Wzrost przywozu towarów w 1937 r. wyniósł w porównaniu z okresem poprzednim 27 pct, wywóz wzrósł o 11 pct. W związku z tym zarząd portowy projektuje niezwłoczne rozpoczęcie całego szeregu nowych inwestycyj, które mają dostosować techniczne urządzenia portu do wzrastających potrzeb handlowych.

PORT LENINGRADZKI POZOSTAJE NADAL NIEDOSTĘPNY.

Według wiadomości, nadchodzących z Leningradu, port w roku bieżącym będzie dostępny dla żeglugi stosunkowo późno, skutkiem zamarznięcia wód portowych na znacznej przestrzeni. Ogólnie spodziewa się, że przed 15 kwietnia nie należy spodziewać się usunięcia zatorów lodowych nawet przy pomocy lodołamaczy.

WĘGIERSKA ŻEGLUGA MORSKA.

Węgry dążąc do rozwoju swej morskiej floty handlowej, mają zamiar założyć nowe przedsiębiorstwo armatorskie. Według „Deutsche Verkehrs - Nachrichten“ zainteresowane są dwie firmy: Towarzystwo węgierskie dla żeglugi rzecznej i morskiej oraz niedawno założone Towarzystwo dla handlu węgiersko-egipskiego, które rozwija żywą działalność w zakresie wzmożenia obrotów z Egiptem.

NIEMIECKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA.

Stan niemieckiej floty śródlądowej, jeżeli chodzi o ilość jednostek i ich globalny tonaż wykazuje stałe zmniejszenie, jeżeli zaś porównujemy liczby wyrażające siłę maszyn tej floty, to okazuje się, że rosną one bardzo poważnie z 611 tys. KM w 1912 r. na 719 tys. KM w 1928 i 800 tys. KM w 1936 r., choć liczba jednostek spadła w tychże datach z 27.345 jednostek na 19.105 i 17.714, a tonaż z 6.973 tys. ton na 6.630 i 6.377 tys. ton. Zjawisko to tłumaczy się motoryzacją i zmniejszeniem ilości kryp holowniczych. Tych ostatnich było w 1929 r. 75,9%, a w 1936 r. już tylko 70,6%. W tymże czasie ilość kryp zmotoryzowanych zwiększyła się z 12,9% na 16,3%. Krypa zmotoryzowana pracując prędzej pozwala na redukcję ogólnego tonażu, tym bardziej, że może być użyta do przewozów rzeczno-morskich i międzyportowych bez potrzeby przeładunku. Pomimo więc zmniejszenia tonażu śródlądowe przewozy towarów w Niemczech zwiększyły się z 76.638 tys. ton w 1932 r. na 116.051 tys. ton w 1936 r.

BELGIJSKA FLOTA NA RENIE.

Na Renie pracują 1.472 statki belgijskie pojemności 844.676 ton. W skład tej floty wchodzi 240 motorowców o pojemności 72.500 ton. Przeciętny wiek tych statków wynosi 15 lat.

NOWE STATKI RUMUŃSKIE NA LINII LEWANTU.

Rumuńska flota handlowa powiększa się o 2 statki pasażerskie przeznaczone do obsługi linii Konstanca — Aleksandria (Egipt). Jeden z nich „Transilvania“ budowany na duńskiej stoczni „Burmaister & Wain“ został niedawno spuszczony na wodę. Jest to motorowiec 132 m długości, 17 m 60 cm szerokości, rozwijający znaczną szybkość 20 węzłów. Urządzony jest na przewóz 440 pasażerów (w tym 80 w pierwszej klasie i 100 w drugiej), oraz 10.000 ton towarów.

Drugi statek jest identyczny i niedługo będzie spuszczony na wodę. Charakterystyczne jest, że statki te można użyć w czasie wojny do służby pomocniczej i uzbroić w 16 armat różnego kalibru.

LINIE WŁOSKIE DO POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Rząd Południowej Afryki postanowił skreślić na rok przyszły subwencje w sumie 150.000 funtów szterlingów wypłacone liniom włoskim, utrzymującym połączenie Południowej Afryki z Europą.

Obecnie rząd włoski ma podnieść z 28 do 35 mil. lir roczną subwencję towarzystwom armatorskim Italii i Lloyd Triestino za obsługę linii do Afryki Południowej i Wschodniej.

Poza tym delegacja handlu włoskiego ma wkrótce udać się do Południowej Afryki w celu zbadania na miejscu możliwości zwiększenia eksportu włoskiego.

RZĄD WŁOSKI POPIERA BUDOWĘ TRAMPÓW.

Według hamburskiego tygodnika „Hansa“ rząd włoski ma wkrótce wydać zarządzenia mające na celu poparcie budowy trampów na stoczniach włoskich, a polegające na tym, że stocznie będą mogły przywozić bez cła materiał budowlany i że armatorzy otrzymają pod pewnymi warunkami ulgi finansowe. Dzięki tym zarządzeniom koszty budowy trampów na stoczniach włoskich będą o 30% tańsze niż w innych krajach.

OBNIŻKA FRACHTÓW NA PSZENICĘ I DRZEWO.

Konferencja przedstawicieli 21 linij okrętowych uchwaliła obniżkę frachtów na przewóz pszenicy i zboża przy załadowaniu z portów oceanu Spokojnego do portów W. Brytanii lub kontynentu. Frachty na drewno zostały obniżone do ceny 5 szylingów za 1 tys. stóp pow. ładownej. Nowe ceny zaczęły już obowiązywać.

OBRÓT TOWAROWY PORTÓW WŁOSKICH.

Obrót towarowy portów włoskich w 1937 roku zaznaczył się wyraźnym wzrostem przeładunków i wynosił 4,4 mil. ton wobec 35 mil. ton w r. 1936 i 38 mil. ton w r. 1928. Szczególnie silny wzrost obrotów dotyczył eksportu włoskiego, co było wywołane wyjątkowymi warunkami politycznymi. panującymi we Włoszech w tym okresie.

Obroty w poszczególnych największych portach włoskich przedstawiały się następująco (w tys. ton):

	Przywóz		Wywóz	
	1937	1936	1937	1936
1) Bari	325,7	257,1	121,3	81.7
2) Fiume	378,6	343,2	382,9	337.6
3) Genua	5.834,6	4.465,4	1.311,4	934,4
4) Livorno	1.504,8	1.045,1	530,9	388,0
5) Neapol	1.924,7	1.653,3	516,9	359.8
6) Sarona	2.129,8	1.503,9	217,1	320,2
7) Triest	2.025,6	1.396,2	1.143.9	836.6
8) Wenecja	3.702,5	2.871,6	768,5	737,1
Łącznie	17.826,3	13.535,8	4.992,9	4.015,2

W porównaniu zatem z okresem poprzednim, przywóz w 1937 roku podniósł się w portach włoskich o 31,85 pct., a wywóz o 24,35 pct. Największy wzrost w wywozie, bo 40,3 pct. wykazuje port w Genui, co jest związane z wywozem transportów broni do Afryki włoskiej, i co trudno wliczyć na rachunek obrotów czysto gospodarczych. Natomiast wzrost przywozu przez ten port o 30,7 pct. jest wynikiem wzrostu transportów bawełny, idących tranzytem przez Włochy do Szwajcarii. Również rekordowy wzrost przeładunków przez port Triestu o 45,0 pct. jest rezultatem wzmożonych transportów bawełny, idących tranzytem przez Włochy do krajów Europy Środkowej.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PRZYJMOWANIE PODAŃ OD IMPORTERÓW.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby izby przemysłowo-handlowe i organizacje gospodarcze, upoważnione do przyjmowania podań od importerów — udzielały ubiegającym się o przywóz w momencie składania przez nich podań — właściwych informacyj o przewidywanej wysokości ich przydziału, co do której dana izba lub organizacja ma możność wypowiedzenia się na podstawie rozporządzalnej przez nią części kontyngentu.

W wypadku całkowicie nieuwzględnionego wniosku importera, opłaty pobrane przez izbę względnie organizację będą zwracane importerowi w całej wysokości.

Izby i organizacje mogą wpłaconych opłat nie zwracać o ile importer — przed złożeniem podania — był przez daną izbę lub organizację poinformowany o braku kontyngentu, względnie o małych szansach na pozytywne załatwienie zgłaszanego podania.

Podania importerów, poinformowanych o możliwości negatywnego załatwienia, będą oznaczane specjalnym stemplem, stwierdzającym tę okoliczność.

WYMIANA TOWAROWA FINLANDII Z POLSKĄ.

Polsko-fińskie stosunki handlowe rozwijały się w roku 1937 w porównaniu do roku 1936 i 1931 (pierwszy pokryzysowy rok w Finlandii) następująco: w milionach Fmk.:

Import:	1937—232.9	1936—204.5	1931—124.0
Eksport:	1937— 18.3	1936— 12.5	1931— 3.7
Nadwyżka:	214.6	192.0	120.3

Wśród dostawców rynku fińskiego zajmuje Polska 10 miejsce. Wynika to z następującej tabeli porównawczej (w milionach Fmk.):

	1937	1936	1931	Wzrost w r. 1937 w sto do r. 1936
Ogólny import	9.276,9	6.368,1	3.457,6	
Anglia	1.762,2	1.235,1	433,8	527.1
Niemcy	1.528,1	1.029,5	1.207,4	498,6
Szwecja	983,5	708,9	287,0	274,6
St. Zj. A. P.	862,8	604,5	372,4	258,3
Belgia	511,9	283,7	121,1	228,2
Dania	348,8	221,6	126,8	127,2
Holandia	291,6	181,5	174,2	110,1
Argentyna	265,9	169,6	17,7	96.4
Francja	256,0	185,7	91,5	71,3
POLSKA	232.9	204,5	124.0	28,3

Mimo, że Polska powiększyła swe dostawy, jednak wyzyskała tylko w ograniczonym zakresie pomyślną sytuację gospodarczą Finlandii, w porównaniu z innymi krajami wzrost wartości importu z Polski w dużej mierze przypisać należy ogólnemu wzrostowi cen rynkowych.

W dzisiejszych warunkach rozwoju życia gospodarczego Finlandii, jej uprzemysłowienia i reorganizacji ekonomicznej należy przypuszczać, że nasz wywóz do Finlandii na przyszłość ustabilizuje się na obecnym poziomie i obejmować będzie według wszelkiego prawdopodobieństwa surowce i półfabrykaty zwłaszcza w dziedzinie włókienniczej, produktów rolnych i wyrobów metalowych oraz żelaza.

Rozwój poszczególnych pozycyj importu z Polski obrazuje poniższa tabela (w miln. Fmk.):

Pozycja	1937	1936	1931
Produkty zwierzęce	—	—	—
Zboże	28,1	15,1	1,6
Pasze	26,1	55,3	7,1
Owoce, warzywa	0,1	0,0	—
Tow. kolonialne	17,0	20,0	13,5
Przędza surowa	7,3	0,8	0,0
Nici, powrozy, sznury	3,1	0,5	0,5
Tkaniny	2,0	1,1	4,4
Różne wyr. włókiennicze	1,8	1,5	0.0
Dębina	11,3	5,7	1,1
Wiklina ect.	0,1	0,3	0,0
Włosie, pierze, puch	0,2	0,1	0,0
Skóry, futra itp.	0,4	0,0	0,0
Metalowe wyroby, żelazo	26,6	16,0	0,3
Maszyny, aparaty	0,9	0,1	0,0
Węgiel, koks	65,3	46,1	81,3
Asfalt	0.4	0.1	0.3
Oleje, smary	0,1	0,3	2.3
Barwniki	2,0	2,1	0,1
Chemikalia	22,2	12,0	4.6
Nawozy sztuczne	14,7	23,3	1,7
Różne (m. in. guziki)	1,2	0,3	4,0

Nastąpił wzrost wwozu przede wszystkim zboża, przędzy surowej, stożków, dębiny, wyrobów metalowych, maszyn, chemikaliów. Natomiast import węgla, smarów, olejów, tkanin etc. w porównaniu z importem w r. 1931 wykazał poważny spadek, wynikający z porozumień Finlandii z Anglią wzgl. przyczyn specyficznie rynkowych (kartel etc.)

Jeżeli porównać cyfry obrotu w dziedzinie artykułów produkcyjnych, importowanych z Polski, z odpowiednikami pochodzącymi z innych krajów, to stwierdzić trzeba, że nasze obroty z Finlandią są bardzo nikłe (w mil. Fmk.):

Kraj pochodz.	Met.	Maszyny	Chem.	Oleje, smary
Szwecja	260,9	263,6	22,3	51,3
Niemcy	351,2	432,7	102,6	23,7
Anglia	332,0	120,8	36,0	9,5
Belgia	300,3	6,2	13,5	3,3
Czechosłowacja	71,4	15,4	1,6	0,0
St. Zj. A. P.	101,3	73,3	21,2	98,0
Polska	26,6	0,8	22,2	0,1

Z uwagi na fakt, że ostatnie uprzemysłowienie Finlandii wpłynie w ogóle na zmniejszenie się importu pewnych koniunkturalnych artykułów, (z których część należy do specjalności naszego wywozu do Finlandii) oraz na skutek pojawienia się tendencji zwiększenia potrzebnego importu z państw, posiadających pasywny bilans handlowy z Finlandią na niekorzyść państw posiadających niekorzystny dla Finlandii bilans handlowy (t. j. Czechosłowacja, Z. S. S. R., Polska i Szwecja), należy sądzić, że istnieje może nawet dążność do zmniejszenia importu z Polski.

Jak dotychczas zaś, Anglia, Belgia, Holandia i St. Zj. A. P. będą korzystały z koniunktury rynków i tendencji do zwiększenia zakupów w krajach, będących poważnymi odbiorcami produktów fińskich.

Eksport z Finlandii do Polski kształtował się następująco (w milionach fińskich marek — najważniejsze pozycje):

Pozycja	1937	1936	1931
Sery	1,1	1,0	0,1
Dykty i forniery	0,7	0,5	0,0
Zboże, nasiona	0,1	—	—
Przędza surowa	0,4	—	—
Wiklina i t. p.	0,1	0,1	0,0
Papier, celuloza	4,6	3,5	2,0
Skóry, futra: wyroby	1,1	0,7	0,1
Metale, wyroby metalowe	2,5	2,1	0,0
Maszyny — aparaty	0,1	0,1	0,5
Kamienie, rudy	2,2	0,3	0,6
Asfalt, żywica i t. p.	0,7	0,6	0.6
Oleje, smary	3,9	0,3	—

Nastąpiło więc pewne rozróżniczkowanie w eksporcie fińskim do Polski. Jako „nowe" artykuły fińskie na rynku polskim należy uważać przędzę surową, skórę, wyroby skórzane, smary, rudę, nasiona, dykty czeczotowe. Eksporterzy fińscy uważają, że celuloza, papier, sery, dykty, skóry i wyroby skórzane, smary, ruda należą do standartowych artykułów eksportowych do Polski, których dalszy eksport mógłby być rozwinięty.

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

RYNEK DROBIU I JAJ W PALESTYNIE.

Według informacyj prasy palestyńskiej, zapotrzebowanie ludności żydowskiej na jaja jest obliczane na 100 milionów sztuk rocznie, na drób zaś 2—4 miliony sztuk rocznie. Produkcja palestyńska pokrywa około ⅓ tego zapotrzebowania, wytwarzając ok. 34 milionów jaj i 860.000 sztuk drobiu, pozostałe zaś ⅔ są importowane.

Największą pozycją po stronie wydatków na produkcję drobiu jest zakup pożywienia, które pochodzi prawie wyłącznie z zagranicy i którego cena w r. 1937 wzrosła o 25%—30% w porównaniu z rokiem poprzednim. W związku z tym powstała na niedawno odbytej konferencji palestyńskich hodowców drobiu inicjatywa scentralizowania zakupów w tej dziedzinie.

Rozwój importu wymienionych artykułów w ciągu 2 ostatnich lat przedstawiał się następująco:

Rok	Jaja Sztuk w mil.	Jaja Wartość w £ P.	Drób Sztuk w mil.	Drób Wartość w £ P.
1936	91,22	190.081	1,92	161.741
1937 (10 mies.)	77,25	146.644	1.07	78.708

Z cyfr tych wynika, że nastąpiły: 1) pewna zniżka cen produktów przywozowych, 2) znaczny spadek importu drobiu, 3) ilościowe utrzymanie się importu jaj mniej więcej na jednakowym poziomie.

Zniżkę importu drobiu tłumaczyć należy podwyższeniem od kwietnia 1937 r. cła do 25 milsów na 1 kurę, przy tym ta podwyżka obowiązuje w ciągu całego okresu rocznego. Natomiast powiększenie cła od jaj z 20 na 100 mils. (od 100 sztuk) nie wprowadziło takiego załamania się importu ze względu na to, iż wyższe cło obowiązuje tylko w głównym okresie wylęgania, t. j. od 1 II do 30 VI. Należy przy tym zaznaczyć, że cło na jaja doznało ograniczenia, gdyż około ⅔ importu jaj pochodzi z Syrii i Iraku, a w stosunku do tych państw obowiązuje system bezcłowy. Import drobiu w r. 1936 w blisko 90% pochodził z Rumunii, 8% zaś tylko z Syrii.

Produkcją wewnętrzną drobiu i jaj zajmuje się z jednej strony Tnuwa (Związek Spółdzielni), z drugiej zaś strony osiedla prywatne. Te ostatnie wytwarzają ponad ⅓ produkcji wewnętrznej, która w r. 1936 wykazała wzrost o 14% w stosunku do roku ubiegłego, lecz w r. 1937 nie wykazała żadnego postępu.

ROZWÓJ DOSTAW DYKT I FORNIERÓW Z POLSKI DO MEKSYKU.

Rozmiary importu dykt i fornierów do Meksyku obrazuje poniższe zestawienie:

Kraj pochodzenia	1936		styczeń czerwiec 1937	
	Ilość w kg	Wartość w pes. meks.	Ilość w kg	Wartość w pes mek
Dykty zwykłe	1.700.205	640.350	1.135.118	453.378
Polska	1.452.333	330.872	105.812	247.704
Stany Zjedn.	444.835	189.865	329.145	163.071
Niemcy	73.377	53.765	6.519	5.391
Japonia	55.517	19.252	81.719	30.757
Hiszpania	33.150	22.440	—	—
Belgia	21.611	10.136	—	—
Holandia	10.050	9.374	—	—
Francja	5.266	3.322	11.165	6.201
Finlandia	4.066	1.324	—	—
Łotwa	—	—	760	254
Forniery				
(Mahagoni etc.)	86.000	130.875	72.517	158.022
Hiszpania	52.754	87.690	4.010	2.404
Stany Zjedn.	24.430	26.255	24.196	32.583
Niemcy	4.733	11.165	29.279	74.759
Polska	3.697	5.339	6.883	11.827
Francja	345	372	7.570	35.372
Finlandia	—	—	579	1.077
Czechosłowacja	20	54	—	—

1 zł = 0,70 ct.

Jak ze statystyki wynika, ogólny import dykt i fornierów w 1937 roku wzrósł znacznie w porównaniu z rokiem ubiegłym, przy czym w pierwszym półroczu tego roku import osiągnął prawie 67% jeżeli chodzi o wagę i 70% wartości ogólnego przywozu roku ubiegłego.

Przywóz z Polski stojącej na pierwszym miejscu wśród dostawców dykt na rynek meksykański, osiągnął już w pierwszym półroczu roku 1937 wagowo 67%, czyli że wzrósł proporcjonalnie do ogólnego importu, wartościowo zaś 75% ogólnego importu.

Porównując liczby importu z pozostałych państw, stwierdzić należy, iż poza Polską wzrósł znacznie import dykt ze Stanów Zjednoczonych. Japonii i Francji oraz że pojawiły się dykty łotewskie przedtem nie importowane. Natomiast spadł znacznie import dykt z Niemiec. Dykta niemiecka jest wysoko gatunkowa i zapotrzebowanie jej na rynku meksykańskim jest małe. W pierwszym półroczu 1937 roku nie notowano importu z Hiszpanii, Belgii, Holandii i Finlandii, które to państwa w roku 1936 importowały łącznie za około 45.000 pesos.

Zwrócić należy uwagę na stały wzrost importu dykty japońskiej. W pierwszym półroczu r. 1937 import ten wynosił wagowo 147%, wartościowo blisko 157% w stosunku do roku 1936.

Dykta japońska powoli zdobywać zaczyna sobie rynek meksykański i wypierać inne państwa. W chwili obecnej dykta japońska sprzedawana jest po tych samych cenach co dykta polska.

Dotychczasowym głównym dostawcą f o r n i e r ó w była Hiszpania. Na skutek sytuacji politycznej import z Hiszpanii fornierów w 1937 roku spadł do minimum. Miejsce Hiszpanii zajęły inne państwa, w pierwszym rzędzie Niemcy, które w omawianym okresie przywiozły w pierwszym półroczu za 74.000 pesos wobec 11.000 pesos w ciągu 1936 roku.

Wzrost przywozu zanotowano również i z Polski, z około 5.000 pesos w roku 1936, na blisko 12.000 pesos w pierwszym półroczu 1937 roku. Przywóz w drugim półroczu okaże się niewątpliwie jeszcze wyższy od pierwszego półrocza.

Forniery polskie uznane są ogólnie za dobre, i Meksyk mógłby dla nich stać się poważnym rynkiem zbytu. Importerzy jednakże skarżą się na niedostateczne dopilnowanie przez eksportera, tak ważnego w danym wypadku, opakowania; podczas gdy forniery innych krajów przychodzą w solidnym opakowaniu, forniery polskie ujęte w delikatne obicie, nadchodzą często uszkodzone i popękane, a czasem niezdatne do użytku. Zrozumiałe jest, iż podobne transporty zniechęcają odbiorcę do naszego artykułu. Usunięcie przez eksporterów tej wady mogłoby wpłynąć na dalsze zwiększenie importu szczególnie wobec korzystnej koniunktury powstałej na skutek odpadnięcia na czas dłuższy tak groźnej konkurencji, jaką na rynku meksykańskim stanowiła Hiszpania.

Poselstwo R. P. w Meksyku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1938 R.

CHINY. Niedawno przeprowadzone obniżki cła w Chinach Północnych (okupacja japońska), nie zostały uznane przez centralny rząd chiński.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 10 II br. obowiązują następujące cła na zboże:

pszenica	Kč. 22,—
żyto	„ 30,—
jęczmień	„ 33,—
owies	„ 25,—

CZECHOSŁOWACJA. Na mocy ogłoszenia Ministerstwa Rolnictwa w Pradze z dnia 27 I 1938 została Polska umieszczona na liście państw, z których przywóz ziemniaków do Czechosłowacji będzie warunkowo zezwolony.

DANIA. Z dniem 8 II br. wprowadzono na listę wolnego przywozu drzewo budowlane i użytkowe z poz. 1615—1618 tar. celn.

DANIA. W nr 2 „Informatora Eksportowego" z br. na str. 9 ogłoszono omyłkowo, że na listę towarów wolnych, zostały przeniesione bibułka papierosowa i drut niewalcowany. Według nowej ustawy walutowej artykuły te na liście wolnej nie znajdują się.

FRANCJA. W uiszczaniu 8% globalnego podatpewne uproszczenia. Władze skarbowe układają listę tych firm i osób prywatnych, które opłacają wymieku obrotowego od importu wprowadzono ostatnio niony podatek w obrocie wewnętrznym i będą w przyszłości uprawnione do otrzymywania z zagranicy przesyłek nieobciążonych tych podatkiem.

W „Journal Officiel" z dnia 10 II br. ogłoszono nową listę zmian celnych w odniesieniu do następujących artykułów: pasma, taśmy i druty walcowane lub ciągnione ze stopów metalowych, farby dla malarstwa artystycznego i dekoracyjnego, papier żelatynowy, inne rodzaje papieru, papier fotograficzny, kufry podróżne, pudła i torby ze skóry lub imitacji, paski skórzane, urządzenia pomocnicze dla przemysłu papierniczo-drukarskiego, prasy drukarskie, piece, kominki, grzejniki, gwoździe, łyżki i widelce, wyroby z ołowiu, artykuły z cynku, instrumenty miernicze, manometry, areometry, alkoholometry, guziki różne, struny i sznury z jelit oraz imitacji.

W poz. 460 g franc. tar. celnej zmieniono p. c. — inne przedmioty (bielizna) w ten sposób, że zamiast dotychczasowej stawki 15% od wartości wstawiono cło najwyżej oclonego materiału, użytego w konfekcji plus 20% danej stawki, co najmniej jednak 15% od wartości danego przedmiotu. Pozatem zmieniono cło na: grafit, śruby do drzewa z żelaza i stali, bolce z miedzi, parasole, różne przedmioty z kauczuku i gumy.

UWAGA!

Przed nawiązaniem kontaktu handlowego z f-mą Kilinc oglu Kamil ve Mahdmulari, Mersin (Turcja) należy się porozumieć z P. I. E. z powołaniem się na Nr E/1353/65/H.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY SZWAJCARSKIE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z RYNKIEM POLSKIM.

Firma szwajcarska, wyrabiająca chemicznotechniczne artykuły dla przemysłu budowlanego poszukuje przedstawiciela na Polskę.

Jako zastępcy mogą być wzięte pod uwagę hurtownie materiałów budowlanych, względnie inżynierowie branży budowlanej.

Pierwszorzędna szwajcarska fabryka maszyn włókienniczych poszukuje na Polskę zdolnego, obeznanego z branżą tekstylną, zastępcę na swoje wyroby, t. j. maszyny włókiennicze, jak:

„spindellose Schusspulmaschinen,
spindellose Kreuzspulmaschinen,
spindellose Windemaschinen".

Reflektanci na powyższe zastępstwo zechcą zgłaszać się do Wydziału Handlowego Poselstwa Szwajcarskiego, Smolna 25.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Różne. Firma w Nowej Zelandii poszukuje kontaktu z polskimi eksporterami. W zakres zainteresowań wchodzą m. in. papier gazetowy, napoje alkoholowe, meble gięte, naczynia kuchenne, artykuły konfekcji męskiej i kapelusze, tekstylia, kosmetyki, wyroby cukiernicze itd. E/4923/3B/St.

Płaszcze i obuwie wojskowe. Firma włoska interesuje się zakupem większych ilości płaszczy wojskowych z czystej wełny oraz butów wojskowych. P/4162/64/M.

Różne artykuły włókiennicze. Firma kolońska wyraża gotowość poczynienia dużych zakupów wysokowartościowych i bardzo tanich towarów na eksport do Peru i Chile, płacąc gotówką. P/4300/46/M.

Tkaniny gumowe. Firma angielska ma zapotrzebowanie na rynek nowozelandzki tkanin gumowych na płaszcze nieprzemakalne. P/4328/46/M.

Drobna konfekcja i tkaniny. Firma szwedzka chciałaby otrzymać przedstawicielstwo na rękawiczki trykotowe, bawełniane chusteczki do nosa, ceratę, tkaniny wełniane i bawełniane itd. P/4310/4L/M.

Konfekcja, tkaniny itd. Firma austriacka, występująca jako dom zakupów dla koncernów światowych, prosi o oferty na różne artykuły, jak: konfekcja, tkaniny, pledy, koce, kapy bawełniane, wełniane, z jedwabiu sztucznego i naturalnego, zaznaczając, że za swoje pośrednictwo nie liczy prowizji. P/4396/3D/M.

Konfekcja. Firma indyjska interesuje się importem odzieży gotowej wełnianej i bawełnianej, koców, pledów, trykotaży, licząc prowizję 5%. P/4624/3B/M.

Skóry. Firma argentyńska interesuje się możliwością importu z Polski wyprawionych skór świńskich do fabrykacji walizek itp. artykułów, również skór safianowych w dobrym gatunku na portfele i galanterię oraz skór dzika i imitacji do wyrobu angielskich rękawiczek, prosząc o oferty. P/4719/38/M.

Wyroby z drzewa. Firma angielska chce nawiązać kontakt z firmami polskimi wyrabiającymi: rączki i oprawki do szczotek itp. P/3864/40/C.

Żurawiny. Firma łotewska zamierza zakupić w Polsce większą partię żurawin świeżych.

R/4164/37/S.

Chrzan. Firma angielska ma zapotrzebowanie na chrzan suszony w proszku. R/4803/37/25/S.

Dziczyzna. Firma holenderska zamierza zakupić pewną ilość żywych bażantów. R/4087/31/S.

Drzewa. Firma estońska nawiąże kontakt z właścicielami większych szkółek drzew. R/4621/37/S.

Różne. Firma belgijska interesuje się importem z Polski wyrobów metalowych oraz artykułów węglopochodnych. E/32914/95/H.

Firma marokańska obejmie przedstawicielstwo polskich firm następujących branż: wyrobów emaliowanych, artykułów sanitarnych, łączników i śrub. E/33320/3R/H.

Artykuły metalowe. Firma palestyńska interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z producentami następujących artykułów branży metalowej: maszyny wszelkiego rodzaju, aparaty i przybory elektrotechniczne, motory, szyny żelazne i naczynia kuchenne. Firma pracuje na warunkach komisu, może jednak również kupować i na rachunek własny. P/2589/4E/Kw.

Szpilki do użytku biurowego. Firma w Holandii jest zainteresowana w imporcie szpilek (Splinten) mosiądzowanych i białych do użytku biurowego. P/4491/44/Kw.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

SKŁADANIE ZEZNAŃ O DOCHODZIE NA ROK PODATKOWY 1938.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 5 II 1938 r. podało do wiadomości podległych sobie władz skarbowych, iż w roku bieżącym nie będzie wydane zarządzenie w sprawie generalnego przesunięcia terminu do składania zeznań o dochodzie na rok podatkowy 1938 przez osoby fizyczne i spadki wakujące, prowadzące księgi handlowe lub gospodarcze.

Dlatego też Ministerstwo Skarbu równocześnie poleciło załatwiać przychylnie wszystkie indywidualne podania prowadzących księgi osób fizycznych i spadków wakujących o odroczenie terminu do składania zeznań o dochodzie na rok podatkowy 1938 nie dłużej niż do 1 IV 1938 r., nawet w tych przypadkach, gdy podania te nie będą zawierały szczegółowych motywów.

Ponadto należy nadmienić, iż według przepisów Instrukcji podatkowej (§ 239) izby oraz urzędy skarbowe są uprawnione — na uzasadnione podania płatników odraczać termin do składania zeznań do 1 maja dla osób fizycznych i do 1 lipca dla osób prawnych (zamiast do 1 maja — jak to przewiduje Ordynacja Podatkowa); przy tym terminy określone w Instrukcji Podatkowej nie ograniczają uprawnień dyrektorów izb skarbowych do odraczania (na podstawie przepisów § 116 rozporządzenia wykonawczego do Ordynacji Podatkowej) terminów do składania zeznań zarówno dla wymiaru podatku przemysłowego od obrotu, jak i podatku dochodowego — jeszcze na dłuższy okres czasu.

Ważnym jest, iż odroczenie terminu do złożenia zeznania na podstawie powyższego zarządzenia, automatycznie powoduje przesunięcie terminu płatności zaliczki (przedpłaty) na państwowy podatek dochodowy — do 1 IV 1938 roku.

ULGI PODATKOWE DLA ZAKŁADÓW GASTRONOMICZNYCH.

Ministerstwo Skarbu zezwoliło stałym zakładom gastronomicznym, zaopatrzonym we właściwe świadectwa przemysłowe na te zakłady, na urządzanie bufetów na wystawach, targach, zabawach itp. imprezach publicznych bez obowiązku nabywania z tego tytułu odrębnych świadectw przemysłowych. Uzyskany w tych bufetach obrót winien być zeznany w miejscu wykonywania stałego przedsiębiorstwa. Ulga powyższa ma zastosowanie z urzędu (bez składania indywidualnych podań) poczynając od dnia 1 stycznia 1938 r.

WYDAWNICTWA

„UPRAWA MORZA" NOWY KWARTALNIK GOSPODARCZY W GDYNI

Przed kilku dniami ukazał się pierwszy zeszyt kwartalnika p. t. „Uprawa Morza", organu Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni. Nowe pismo prezentuje się poważnie, dając na 112 stronach druku obfity materiał z dziedziny gospodarki morskiej.

W „Słowie wstępnym", podpisanym przez Komitet Redakcyjny w osobach pp. B. Koselnika, B. Polkowskiego i A. Szulca znajdujemy wyjaśnienie nazwy danej kwartalnikowi — „Uprawa Morza" — która w słownictwie naszym winna się tak samo skojarzyć, jak to od dawien dawna stało się z uprawą roli. Na treść zeszytu składają się 4 referaty rozprawy. Pierwsza p. t. „Elementy polityki eksploatacyjnej morskich portów handlowych" St. Walewskiego daje pogląd na zasady, które winny kierować racjonalną polityką portową. Druga „Perspektywy rozwoju stosunków gospodarczych z Ameryką Łacińską" B. Żórawskiego, w której autor precyzuje możliwości polskiej

ekspansji gospodarczej w krajach Ameryki Łacińskiej, oceniając je dość optymistycznie na tle analizy obrotów Polski z tymi krajami.

W trzeciej rozprawie J. Krajewski omawia „Międzynarodowe porozumienie i konferencje żeglugowe“, wnikając w przyczyny koncentracji żeglugowej i dążeń do zdobycia stanowiska monopolistycznego, przy czym rozpatruje również formy porozumień między towarzystwami żeglugowymi. W końcu rozważa autor rolę konferencyj żeglugowych w życiu gospodarczym, oraz ich znaczenie dla Gdyni i Gdańska. Czwarta rozprawa p. t. „Ustalenie zwyczajów portowych przy przeładunku w porcie gdyńskim“, opracowana jest przez dra T. Bierowskiego i zawiera rozważania na temat ustalenia definicji terminu „free reeling“. Autor podaje wyniki ankiety, przeprowadzonej w korespondencji z innymi portami, oraz opinie miejscowe, gdyńskie; okazało się w konkluzji, że w sprawie tej nadal panuje duża rozbieżność poglądów, utrudniająca ostateczne ustalenie znaczenia tego terminu.

Resztę zeszytu zajmują stałe działy: Aktualia, recenzje, notatki bibliograficzne, wreszcie — pro domo sua, w którym to dziale pomieszczone są sprawy Morskiego Kolegium Ekonomicznego.

Całość nowego czasopisma morskiego wypadła bardzo dodatnio i życzyć należy, aby ustalone wytyczne były konsekwentnie realizowane w przyszłości.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Świętojańska 23 — Instytut Bałtycki. Prenumerata roczna — zł 10, cena zeszytu — zł 3.

WYDAWNICTWA INFORMACYJNE W GOSPODARCZYM ARCHIWUM MORSKIM W GDYNI.

W Gospodarczym Archiwum Morskim Instytutu Bałtyckiego w Gdyni (ul. Świętojańska 23, II p.) są do dyspozycji zainteresowanych następujące wydawnictwa informacyjne:

A. Księgi adresowe i informatory ogólne

Ogólne:

The Mercantile Year-Book and Directory of Export
Repertoire des Organisation Internationales
Rynki zbytu
Jeżegodnik mirowogo choziajstwa
Annuaire du Commerce International. Annuaire Bleu
C. Regenhardts-Geschäftskalender für den Weltverkehr
Informator Morski i Kolonialny
Didot - Bottin
Kelly‘s Directory
The World Almanac

Kraje bałtyckie:

Ogólne:

Die Osteuropäische Staaten
Baltisches Handbuch (Almanach)
Das Baltikum

Estonia:

Adressbuch für Estland (Eesti aadress-raamat)
Estonia — Population, Cultural and Economic

Litwa:

Adressbuch des Memelgebiets für Handel und Gewerbe
Lietuvos eksportas ir eksporteriai (Lithuanian exports & Exporters)
Adressbuch der Exporteure, Importeure und der Industrie Litauens
Die Selbstverwaltung der Kaufmannsschaft in Memel

Łotwa:

Valsts adresu Kalendars
Adressbuch Lettlands (w jęz. łotewskim, francuskim, niemieckim i angielskim)
La Lettonie d‘aujourd‘hui
Latvia amoug the Baltic States
Latvia in the making — 1918—1928

Kraje skandynawskie:

Dania:

Handels Kalender
Export Directory of Denmark
Kraks Vejviser
Dänmark 1937

Finlandia:

Finnish directory of manufacturers. merchants and shippers
Finlands Handelskalender
Kommunalkalender for Helsingfors Stad
Finlands Statskalender
Helsingfors Stads Kommunala Taxerings
The Finland Year-Book

Szwecja:

Sveriges Handelskalender
Svensk Export Kalender
Svensk Industriekalender
Malmö Stads Adress-Kalender
Modern Sweden
Sweden to day — a survey of swedish industries

Polska — Gdańsk:

Spis organizacyj gospodarczych
Eksporterzy polscy
Książka adresowa gospodarstw rolnych ponad 50 ha wojew. pomorskiego
Wydawnictwa informacyjno - adresowe przemysłu polskiego
Rocznik polityczny i gospodarczy
Przewodnik przemysłu i handlu polskiego
Spółki akcyjne w Polsce
Księga adresowa ziem Zachodniej Polski
Polish Exporters (także w jęz. franc., hiszp. i niem.)

Niemcy:

Seibt Catalogue d'exportation
Deutsches Reichs Adressbuch für Industrie, Gewerbe und Handel
Ostpreussisches Industrie-Adressbuch
Ostpreussen

Kraje poza-bałtyckie

Anglia:

Industrial Handbook to Great Britain
A classified List of Industrial Products
F. B. I. Register of British Manufacturers
The Empire Marketing Guide - British Empire Trades
Kelly's Directory of Liverpool
Kelly's Directory — Post Office London Directory
Kelly's Directory of Merchants Manufacturers

Belgia:

Répertoire général de Belgique
Indicateur des Produits Belges
Annuaire du Commerce et de l'Industrie de Belgique
Repertoire Officiel des producteurs-exportateurs Belges
Annuaire des Societes Anonymes Belges Congolaises et Luxemburgeoises

Bułgaria:

Adressbuch der Bulgarischen Handels- und Industriekammern

Czechosłowacja:

Encyclopédie Tchécoslovaque. Industrie et Commerce

Francja:

Didot-Bottin. Annuaire du Commerce
Indicateur de la production Francaise
Indicateur Marseillais-Guide de l'administration & du Commerce

Holandia:

La Holande Industrielle
De Amsterdamsche Goederenmarkt

Jugosławia:

Die Wirtschaft Jugoslaviens
Adresar Kraljevine Srba. Hrvata i Slavonaca

Szwajcaria:

Repertoire de la Production Suise

Węgry:

Ungarisches Wirtschafts-Jahrbuch

Kraje poza-europejskie

Afryka:

Kolonial-Handels-Adressbuch, Mandatsgebiete in Afrika
Rohstaffkammern der Weltwirtschaft — Bd. I. — Afrika
The South and East African Year-Book & Guide
Annuaire du Congo Belge

Azja:

Handbuch für Niederländische-Indien
Indie Holenderskie

Ameryka:

The South American Handbook
Derottero Argentino-Parte I. - Rio de la Plata
Guia Comercial e Industrial de la Republica Argentina
Meksyk
Canada — Mannuel Officiel

B. Informatory i przewodniki po portach

Ogólne:

Myhre's Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports
Lloyd's Book of Ports and Shipping places
Welthafen — Register — Europa
Lloyd's Calendar
Almanac of the Mercantile Marines
Lloyd's Register of Shipping

Porty krajów bałtyckich:

Tallinn — The Port (w jęz. estońskim, angielskim i niemieckim)
The importance of the Port of Reval
Tallinnaer (Revaler) Hafengebräuche
Memeler Hafen
Latvian Ports

Porty krajów skandynawskich:

Directory of Swedish Ports and Shipping
The Port of Stockholm
Malmö Hamninrättnig
Port of Gothenburg Year-Book
Köbenhavns Havns Udvekling
Port of Copenhagen
The Port of Helsinki
Finnish Ports
Port Oslo (Oslo havn)
Port of Oslo

Polska — Gdańsk:

Gdynia — plan portu i miasta oraz przepisy obowiązujące w porcie
Port Gdynia
Plan portu gdańskiego
Port gdański

Niemcy:

Deutscher Schiffahrt und Hafen Kalender
Königsberg als Hafenstadt
Königsberg und Pilau mit einer Beschreibung der Hafen
Hamburg
Stettin — Ostsee — Handel
Bremen

Inne porty europejskie

Anglia:

Ports of the London & North Eastern Railway
The Port of London yesterday — to day
The Port of Liverpool
The City and Port of Hull

Belgia:
Anvers-Agenda — 1938
Anvers — Annuaire Maritime et Agenda
Port de Bruxelles & Canal Maritime de Bruxelles au Rupel
De Voordeelen der Hafen van Antwerpen
Le Port d'Anvers
Le port de Gand

Francja:
Le port de Marsseille
Port Autonome du Havre

Grecja:
Port w Pireusie (w języku greckim)

Holandia:
Der Hafen von Rotterdam
Rotterdam — Guide to the New-Waterway
Guide to the Port of Rotterdam
Amsterdam et son Port
Amsterdam — sa vie sociale et économique

Rumunia:
Portul Constanta

Włochy:
Über Trieste und Fiume die neuzeitlichen Welthäfen
Guida Generale di Trieste e della Venezia Guilia

Z. S. R. R.:
Leningrad

Uzupełniają ten dział informatorów Gospodarczego Archiwum Morskiego liczne słowniki, encyklopedie, spisy bibliografii, sprawozdania organizacyj gospodarczych jak i statystyki oraz czasopisma fachowe.

Korzystać można z powyższych informatorów codziennie od godz. 9—14 oraz we wtorki, środy i piątki od 17—19.

PRZETARGI

PRZETARG NA WYKONANIE ROBÓT W ZWIĄZKU Z AKCJĄ PARCELACYJNO-OSIEDLEŃCZĄ NA POMORZU.

Urząd Wojewódzki Pomorski rozpisał przetargi nieograniczone na wykonanie zabudowy gospodarstw, powstających z parcelacji rządowej, na dostawę materiałów budowlanych dla tej zabudowy, na wykonanie studzien i na rozbiórkę starych budynków pofolwarcznych. O rozmiarach robót świadczy fakt, że dla ich wykonania potrzeba 23.317.000 sztuk cegieł, ilość rozmaitego rodzaju i wymiarów budynków wynosi na terenie Województwa Pomorskiego w jego nowych granicach ponad 4.200, oprócz tego podlegać ma rozbiórce 144 budynków folwarcznych. Roboty mają być wykonane w 64 miejscowościach. Ostateczny termin składania ofert w Urzędzie Wojewódzkim w Toruniu upływa dnia 7 kwietnia br. Szczegóły przetargu i techniczne warunki wyłożone są do zaznajomienia się w tymże Urzędzie Wojewódzkim do dnia 6 kwietnia br.

PRZETARG, ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. TORUŃ NA RÓŻNE MATERIAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów:

1) Emalia piecowa biała S. A. K. 67 przy temperat. 80° . . . . kg 20
2) Emalia piecowa brązowa 37/542 przy temperat. 100° . . . . . . kg 15
3) Emalia zwykła . . . . kg 1000
4) Emalia zwykła zielona do wag. osob. . . . . kg 1500
5) Farba olejna czerwona do sygnałów . . . . kg 900
6) Lakier kopalowy . . . . kg 800
7) Lakier do ławek Nr 23e . . . . kg 300
8) Wermiks na żelazo . . . . kg 6000

Materiały wyszczególnione pod pozycjami 3, 4, 5, 6 i 7 winny odpowiadać warunkom tech. M. K. Nr M. Z. XI/401/215 i wzorom, pozostałe pod 1, 2 i 8 na podstawie wzorów, które firmy nadeślą w podwójnych egzemplarzach do Wydziału Zasobów przed przetargiem.

Ceny winny być podane za kg loco stacja załadowania P. K. P., w ofercie należy podać najkrótszy termin dostawy partiami. Do oferty należy dołączyć *kwit na wpłacone wadium w wysokości 5% oferowanej kwoty dostawy.*

Firma winna oświadczyć się, że farby i emalie przed upływem okresu 6-cio miesięcznego od daty ich dostarczenia będą całkowicie przydatne do użytku, w przeciwnym razie będą zwracane dostawcy.

Termin składania ofert upływa z dniem 8 kwietnia 1938 r. o godz. 11. Otwarcie ofert nastąpi 8 kwietnia 1938 r. o godz. 11 w sali konferencyjnej D. O. K. P. Toruń.

Oferty nadesłane przez pocztę po wyznaczonym wyżej terminie będą uznane za spóźnione.

Ważność oferty zastrzega się do dnia 15 maja 1938 r.

Oferentów obowiązują przepisy ustalone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. Nr 13/37, poz. 92.

Bliższych informacyj udziela, oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów. pokój 436 w Toruniu.

SKĄD SIĘ BIORĄ WITAMINY W TRANIE.

Najcenniejszym produktem zdobywanym przy połowie dorszy u brzegów Norwegii, a zwłaszcza w pobliżu wysp Lofockich są żółtawo-białe wątroby dorsza, surowiec do otrzymania cenionego od wieków środka leczniczego — tranu wątrobianego.

Wątroby przewożone są w beczkach do wytapialni tranu, pachnących z daleka przenikliwie i ostro swoistą wonią, przypominającą woń świeżo otwartej beczki śledzi.

Z wątroby wytapia się najpierw gęsty, mętny tran surowy. W tym celu wątroby układane są w kotłach o podwójnych ścianach, a między ścianami kotłów znajduje się woda, aby zapobiec podniesieniu się temperatury powyżej potrzebnej normy. Następnie podgrzewa się je do 50° C, wtedy tkanki wątroby pękają i surowy tran jest gotowy do dalszej obróbki.

Po wielu procesach oczyszczających, jak dodawanie do tranu sproszkowanego niklu, wpuszczeniu wodoru, otrzymuje się gotowy do picia tran, klarowany, przejrzysty, o zielonkawym odcieniu.

Ponieważ wiele osób nie lubi tego naturalnego tranu z powodu jego zapachu, emulguje się go, przy czym tłuszcz zostaje w nim rozdrobniony do ostateczności, następnie dodają do emulsji przyprawy, usuwające zupełnie smak i zapach naturalnego tranu.

Nauka stwierdziła, że tran stanowi niedoceniony i niezastąpiony środek do zwalczania wielu chorób i zapewniła mu poczesne miejsce w medycynie. Jako lek ludowy, znany jest tran od kilku wieków.

Wiedziano od dawna, że tran zawiera tłuszcz łatwo przez organizm ludzki przyswajalny, o wysokiej wartości odżywczej i bardzo łatwo strawny. Przyjęto, że łatwo oddzielające się kwasy tłuszczowe tranu wątrobianego łączą się z białkiem, przez co osiągnięta jest owa łatwa przyswajalność.

Ale czy te fakty tłumaczą nam jedyne w swoim rodzaju działanie lecznicze tranu przeciw krzywicy (t. zw. angielskiej chorobie), skrofułach, zmiękczeniu kości? czy nie byłoby prostszym przyjąć, że tran zawiera nieznaną nauce bliżej substancję o tak swoistym działaniu leczniczym? Dopiero nowoczesna nauka o witaminach znalazła odpowiedź na to pytanie, twierdząc, że tran wątrobiany wielu ryb morskich, a specjalnie dorsza i węgorzycy, zawiera tak ważne dla układu kostnego witaminy przeciwkrzywicowe „D" oraz pobudzające wzrost i siły witaminy „A" w ilościach niespotykanych w żadnych innych tworach przyrody.

Powstaje pytanie, w jaki sposób dostają się witaminy do wątroby dorsza?

Odpowiedź brzmi jak fantastyczna bajka.

Do tworzenia się witaminy „D" z jej pierwotnego stanu — prowitaminy, albo ergosteryny, konieczne są promienie ponadfiołkowe (ultra fioletowe) światła słonecznego, którego wpływ jest tam najsilniejszy, gdzie działanie owych promieni spotęgowane jest przez odbicie od powierzchni morza, lodu i śniegu w idealnie czystym powietrzu.

Wszystkie te warunki posiadają morza polarne.

Tak, jak wszystkie rośliny niższego rzędu, zawierają pływające tu w ogromnych ilościach algi (Diatomeje) znaczne ilości prowitamin (ergosteryny), które przez wpływ ponad fiołkowej części widma słonecznego, zamieniane zostają na właściwe witaminy „D".

W ten sposób bogate w witaminy algi, są pokarmem dla niższego rzędu żyjątek planktonu. Dalszym ogniwem łańcucha są maleńkie raczki (Temora), — pokarm znanych u nas szprotów. Szproty znowu stanowią pożywienie żarłocznego, nienasyconego dorsza, magazynującego witaminy w wątrobie, której waga wynosi 1/5 wagi całej ryby.

Jak bogatą w witaminy jest wątroba dorsza, przekonano się doświadczalnie karmiąc morskie świnki pokarmem bezwitaminowym i stwierdzono, jakie ilości pokarmu z zawartością witamin są potrzebne do zabezpieczenia zwierzątka od chorób z braku witamin.

Doświadczenie przeprowadził norweski farmakolog, prof. Poulson w Oslo. Świnka morska, pozbawiona witamin, zachorowała. Uleczyły ją 2 miligramy tranu, których działanie zdrowotne było takie same, jak 250 miligramów świeżego masła.

Nic więc dziwnego, że tak świetny, przez samą naturę stworzony środek leczniczy, stosowany jest dziś z tym samym powodzeniem jak przed wiekami.

Przemysł tranowy odgrywa w życiu gospodarczym Norwegii bardzo wielką rolę. — Rocznie dostarczają połowy u wybrzeży północnej Norwegii ponad 60 milionów dorszy, z których wątrób wytapia się około 100 tysięcy hektolitrów tranu.

Przeszło 95% całej ilości tranu eksportuje Norwegia za granicę. Najwięksi odbiorcy, to Ameryka Północna, Wielka Brytania i Niemcy.

U nas tran nie jest bardzo popularny i spożywamy go w niewielkich ilościach, choć jest tak potężną bronią w walce z chorobami i wycieńczeniem organizmu.

Ernest Raulin.

ROZPOCZĘCIE SEZONU POŁOWÓW DORSZY I FLĄDER.

Ostatnio dał się zauważyć wzmożony dowóz dorszy i fląder do portu rybackiego w Gdyni. W ubiegły piątek zawinęło do przystani rybackiej kilka kutrów, w tym dwa kutry z Kuźnicy z żywymi dorszami, dla dostawy towaru na hale targowe.

URUCHOMIENIE ZAMRAŻALNI RYB.

W związku z rozpoczęciem sezonu połowów ryb białych została uruchomiona na trzy zmiany zamrażalnia ryb Hali i Chłodni Rybnej.

KATASTROFALNA SYTUACJA NA RYNKU SPRZEDAŻY RYB.

O nieuregulowanej sytuacji obrotu handlu rybą świadczą silne wahania na rynku gdyńskim. W ostatnich paru dniach, ceny na ryby są stale w stanie wahadłowym, aby od zł 18,— do 20,— za 50 kg fląder spaść do zł 7—9,—, od zł 12,— do 14,— za dorsze spaść do zł 6 do 7,—.

Kwestia ta, jak również sprawa transportów w głąb kraju, gdy przewóz wynosi niejednokrotnie podwójną czy potrójną wartość towaru napawa słuszną obawą rybaków, przemysł i sfery handlujące rybą.

ŚWIETNE WYNIKI POŁOWU ŁOSOSI.

Po zakończeniu sezonu połowu łososi na haczyki, rybacy rozpoczęli połowy pławnicami. Sezon ten, który przeciętnie trwa do połowy czerwca już obecnie może poszczycić się bardzo dobrymi wynikami. Średnie wyniki na kuter wynoszą 5—6 sztuk (do 150 kg). W połowach przoduje Hel, Kuźnica, potem Jastarnia i Gdynia. Skup ryby odbywa się przez firmy: „Hamoryb“, Mix & Lück, Mielcuszny i Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich. Obecna cena wynosi od 5,60 do 6,00 zł za 1 kg.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE W NIEMCZECH W 1937 R.

Połowy niemieckie w 1937 r. wynosiły 676,9 tys. ton wobec 599,4 tys. ton w 1936 r. Wartość połowów spadła w tymże czasie ze 105,3 mil. RM na 102,5 mil. RM z powodu spadku cen aukcyjnych. Przeciętna cena aukcyjna za kilogram wynosiła 13,4 fenigi wobec 16 fenigów w 1936 r.

Parowce rybackie dostarczyły 487,5 tys. ton, wartości 66,4 mil. RM; lugry — 72 tys. ton, wartości 17,3 mil. RM, kutry dalekomorskie — 4,4 tys. ton, wartości 1,9 mil. RM; połowy przybrzeżne 113 tys. ton, wartości 16,9 mil. RM.

W ciągu 1937 r. przybyło 35 nowych parowców i 4 lugry, poza tym zamówiono 4 duże kutry motorowe, które będą uruchomione dopiero na wiosnę roku bieżącego.

RYBOŁÓWSTWO NORWESKIE.

W ogóle wyniki połowów norweskiego rybołówstwa w 1937 r. są mniejsze co do ilości, jednak wyższe co do wartości w porównaniu z rokiem poprzednim. Połowy wynosiły 780.700 ton, wartości 81,6 mil. kor. wobec 961.400 ton, wartości 73 mil. kor. w 1936 r.

RYBOŁÓWSTWO ISLANDZKIE W CYFRACH.

Rybołówstwo odgrywa w Islandii rolę doniosłą jak w żadnym innym kraju Europy. Na 114.000 mieszkańców wyspy jest zatrudnionych w rybołówstwie 25.000 ludzi. W 1933 roku składała się islandzka flotyla rybacka z 38 statków o sieciach ciągnionych (12.800 t.), 24 statków linowych (2.785 t.) i 231 motorowców (5.433 t.), razem więc 293 statki rybackie o łącznym tonażu 21.038 t., nie licząc kilkuset małych motorówek. Połów islandzki w 1930 r. wynosił 352.000 ton, podczas gdy połów Niemiec 355.000 ton, Anglii — 800.000 ton i Norwegii — 900.000 ton.

Przeliczając połowy na głowę ludności, przypadało w 1930 r. w Niemczech — 6 kg, w Danii — 25 kg, w Szwecji — 15 kg, w Norwegii — 396 kg, a w Islandii — 3.200 kg na jednego mieszkańca. Biorąc pod uwagę obszar kraju, Islandczycy są niewątpliwie największym narodem rybackim na świecie.

NOWA MAPA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

W Niemczech została wydana kolorowa mapa wód, na których uprawia się połowy dalekomorskie. Mapa obejmuje wody Bałtyku, Północnego Morza, Islandii i wybrzeża norweskiego, z wskazaniem głębokości i głównych prądów. Specjalnie uwidocznione są szlaki parowców rybackich. Poglądowa mapa, tania bo tylko 50 fenigów kosztująca, pomyślana jest do celów propagandowych (dla wywieszenia między innymi w szkołach) w celu zainteresowania szerszej publiczności tak ważną dla Niemiec gałęzią gospodarstwa narodowego.

CZYSZCZENIE SKRZYŃ RYBNYCH.

W hali rybnej w Cuxhaven ustawiono specjalny automat do czyszczenia skrzyń rybnych. Skrzynie ustawione na ruchomej wstędze przechodzą przez płuczkę — automat, skąd wychodzą zupełnie oczyszczone i wymyte.

DWIE FABRYKI MĄCZKI RYBNEJ W ESTONII.

Pierwsza fabryka mączki rybnej przy Zatoce Parnawskiej ma być wykończona tego lata. Projektuje się budowę drugiej fabryki przy ujściu rzeki Embach do jeziora Pejpus.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (31 III 1938).

Widoki poprawy sytuacji w handlu importowym towarów kolonialno-spożywczych, jakie zarysowały się w pierwszej połowie marca br., nie ziściły się. Pomimo zbliżających się świąt wielkanocnych, obroty w głównych artykułach kolonialnych utrzymane są na poprzednim poziomie. Jedynie w owocach suszonych a szczególnie w śliwkach amerykańskich, tendencja jest mocna i podaż nie pokrywa zapotrzebowania rynku.

Importerzy twierdzą, że w marcu br. obroty były na ogół mniejsze niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Spadek obrotów wynosi około 50—55%, a w niektórych artykułach (cynamon, ziele angielskie) nawet około 70%. Tak znaczny spadek obrotów tłumaczy się pauperyzacją społeczeństwa oraz okolicznością wstrzymania się przez hurtowników i detalistów krajowych kupowania towarów na zapas ze względu na nieustabilizowaną sytuację ogólno-gospodarczą oraz znaczną fluktuację cen w poszczególnych artykułach. Zmniejszenie się obrotów nie zaznaczyło się jednak tak silnie u importerów, których działalność oparta jest głównie na własnych punktach sprzedaży detalicznej. Obroty tej kategorii importerów zmniejszyły się jedynie w stosunku do zmniejszonego zapotrzebowania ze strony samych konsumentów.

Kawa surowa:

Dowozy kawy nieco się zmniejszyły w stosunku do importu z ostatnich kilku miesięcy. Pomimo to, są one zawsze jeszcze bardzo duże i przekraczają możliwości konsumpcyjne rynku. Poza tym jest jeszcze dużo starych zapasów kawy — z transakcyj wiązanych, — szczególnie w Gdańsku tak, że zmusza to importerów do sprzedaży kawy po cenie kosztów własnych względnie nawet czasami ze stratą. Skutek tego jest ten, że handel importowy kawą przestał być rentownym.

Obroty w kawie bardzo małe. Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Rio 7 zł 3—3,10, Santos zł 3,60—3,90 zależnie od gatunku. W kawach niebieskich tendencja mocniejsza. Ceny zwyżkowały o 10—20 groszy na kg, zależnie od gatunku i pochodzenia kawy.

Na rynkach zagranicznych — w wielkich ośrodkach (portach) handlowych obroty tranzytowe w kawie średnie. Podaż większa od zapotrzebowania.

Herbata:

Na rynku angielskim tendencja mocniejsza. Ceny zwyżkowały o 1/2 d na lbs. Obroty tranzytowe bez zmiany.

Obroty w herbacie w kraju słabsze niż w poprzednim okresie. Import stał się nierentowny już nie tylko w transakcjach wiązanych (stare promesy są realizowane ze stratą), ale także z normalnych kontyngentów przywozowych.

Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego: Sumatra zł 11,70—12,30 zależnie od jakości, Cejlon zwykły zł 12,10—12,30 a Cejlon średni zł 12,40—13,00 za 1 kg zależnie od jakości.

Korzenie:

Na rynkach zagranicznych na pieprz czarny Lampong — tendencja mocniejsza. Jest to jednak bez znaczenia dla rynku polskiego, na którym zapasy pieprzu czarnego są bardzo duże i importerzy starają się sprzedawać ten artykuł z minimalnym zarobkiem, a bardzo często nawet po cenie kosztu własnego. Obroty utrzymują się na poprzednim poziomie. Dolna granica ceny spadła o 5 gr na kg (poprzednio uskuteczniano sprzedaż po 2,95—3,00 zł za 1 kg, a obecnie po 2,90—3,00 zł). Zbyt na pieprz biały słaby. Ceny spadły o 5—10 groszy na kg. Na cynamon i piment zapotrzebowanie bardzo małe. Ceny bez zmiany.

Owoce suszone:

Na śliwki amerykańskie tendencja w dalszym ciągu mocna. Podaż jest znacznie mniejsza od zapotrzebowania rynku. Ceny są utrzymane na wysokim poziomie i kształtują się za 1 kg towaru oclonego: za śliwki workowe zł 1,45—1,50 a za skrzynkowe zł 1,50—1,65 zależnie od wielkości śliwek. Na sułtanki zbyt średni. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie. W innych owocach suszonych (koryntki, rodzynki itd.) zbyt i ceny słabsze niż w poprzednim okresie.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWO-KOLONIALNYM.

W czasie od 13 do 28 marca urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 8 przetargów, z których 5 przypada na Aukcje Owocowe i 3 na Bałtyckie Aukcje. Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 marca aukcję wystawiając:

10.450 skrz. pomarańcz pal., z czego sprzedano 10.450 skrz. w cenie 0,99—1,03 zł

710 kl. pomarańcz włoskich, z czego sprzedano 440 klat. w cenie 1,35—1,37 zł

978 skrz. cytryn włoskich, z czego sprzedano 978 skrz. w cenie 31,00—37,50 zł

20.000 kg śliwek kalif. w skrzynkach — sprzedano 20.000 kg w cenie 1,52—1,59 zł 1 kg

329 work. śliwek kalif. — sprzedano 329 work. w cenie 1,35—1,45 zł za 1 kg

40 skrz. orzechów franc. — sprzedano 40 skrz. w cenie 3,80 zł 1 kg

10 work. orzechów ziemnych — sprzedano — 10 work. w cenie 2,15 zł 1 kg

39 work. rodzynek z Cypru — sprzedadano 39 work. w cenie 1,55 zł 1 kg

250 skrz. daktyli franc. — sprzedano 50 skrz. w cenie 13,50 zł skrzynka

400 work. koryntek greckich — sprzedano 350 work. w cenie 1,18 zł 1 kg

200 work. rodzynek greckich — sprzedano 200 work. w cenie 1,55 zł 1 kg

Na aukcji dnia 17 marca wystawiono:

1.000 skrz. pomarańcz pal. — sprzedano 850 skrz. w cenie 0,90—1,02 zł 1 kg

1.050 klat. pomarańcz włosk. — sprzedano 1.050 klat. w cenie 1,30—1,35 zł 1 kg

1.150 skrz. pomarańcz hiszp. — sprzedano 1.150 skrz. w cenie 1,02—10,5 zł 1 kg

600 skrz. cytryn włoskich — sprzedano 600 skrz. w cenie 34—35 zł skrz.

125 skrz. sułtanek tureck. — sprzedano 25 skrz. w cenie 2,00 zł 1 kg

100 skrz. daktyli franc. — sprzedano 100 skrz. w cenie 13,50 zł skrz.

5 work. migdałów włosk. — sprzedano 5 work. w cenie 6,80 zł 1 kg.

W dniu 21 marca wystawiono na aukcję:

1.500 skrz. pomarańcz pal. — sprzedano 1.350 skrz. w cenie 0,90—1.00 zł 1 kg

724 klat. pomarańcz włosk. — sprzedano 724 klat. w cenie 1,33—1,34 zł 1 kg

100 skrz. daktyli franc. — wycofano

125 work. sułtanek tur. — sprzedano 30 work. w cenie 1,55 zł 1 kg

10 work. rodzynek greckich — sprzedano 10 work. w cenie 1,60 zł 1 kg

5 work. migdałów włoskich — sprzedano 5 work. w cenie 6,80 zł 1 kg.

Na aukcji dnia 28 marca wystawiono do przetargu:

1.270 skrz. pomarańcz pal. — sprzedano 550 skrz. w cenie 0,93 zł 1 kg

1.050 klat. pomarańcz włosk. — sprzedano 525 klat. w cenie 1,35 zł 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 marca aukcję, na której wystawiły:

1.450 klat. pomarańcz włosk. — sprzedano 1.450 klat. w cenie 1,36—1,37 zł 1 kg

Dnia 21 marca wystawiono do przetargu następujące artykuły:

1.474 klat. pomarańcz włosk. — sprzedano 1.474 klat. w cenie 1,29—1,33 zł 1 kg

650 skrz. pomarańcz pal. — sprzedano 100 skrz. w cenie 0,96 zł 1 kg

25 skrz. grapefruitów pal. — sprzedano 25 skrz. w cenie 33,00 zł skrz.

Na aukcji dnia 25 marca wystawiono:

925 klat. pomarańcz włosk. — sprzedano 715 klat. w cenie 1,28—1,29 zł 1 kg

650 skrz. pomarańcz pal. — sprzedano 650 skrz. w cenie 0,92—0,94 zł 1 kg

150 skrz. grapefruitów pal. — sprzedano 150 skrz. w cenie po 32 zł skrz.

279 work. fig greckich — sprzedano 279 work. w cenie po 1,16 zł 1 kg

475 work. śliwek kalif. — sprzedano 475 work. w cenie 1,45—1,47 zł 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 14 III nadszedł do Gdyni s/s „Tczew“ z ładunkiem 10.492 kg kawy.

s/s „Hel“ przywiózł dnia 15 marca do Gdyni 5.154 kg kawy, 17.600 kg orzechów ziemnych i 15.107 kg śliwek suszonych.

Jednocześnie ze statkiem „Hel“ zawinął do portu s/s „Chorzów“ z transportem 7.359 kg kawy, 7.273 kg herbaty, 25.866 kg masła kakaowego, 52.713 kg ziarna kakaowego, 9.048 kg pieprzu, 160 kg innych korzeni oraz 300 kg orzechów ziemnych.

Dnia 16 marca przywiózł s/s „Kościuszko“ 3.566 worków — 213.960 kg kawy dla importerów polskich oraz 1.227 worków — 73.620 kg kawy dla importerów gdańskich.

s/s „Finn“ nadszedł do Gdyni z transportem 4.320 skrzyń — 58.482 kg sułtanek z Izmiru, 196 worków — 5.340 kg fig z Izmiru oraz 137 worków — 9.160 kg orzechów z Istambułu. Wymienione partie nadeszły dla importerów polskich. Dla importerów gdańskich nadeszło: 198 worków — 2.772 kg sułtanek z Izmiru.

Dnia 19 marca przybył do Gdyni s/s „Vikingland“ z ładunkiem dla importerów polskich: 30.230 skrzyń pomarańcz i grapefruitów z Haify oraz 3.008 skrzyń — 114.304 kg z Tel-Aviv. Z Calamaty nadeszło 5.641 worków — 141.025 kg koryntek. Dla importerów gdańskich: z Haify nadeszło 443 skrzyń pomarańcz i grapefruitów wagi 16.492 kg z Calamaty i 1.293 skrzynek koryntek wagi 31.719 kg

Dnia 21 marca nadszedł z Londynu s/s „Lech“ z ładunkiem 15.194 kg herbaty oraz 10.024 kg kawy.

s/s „Śląsk“ zawinął do portu gdyńskiego dnia 22 marca i przywiózł 1.229 kg herbaty i 4.076 kg masła kakaowego.

Dnia 22 marca nadszedł do Gdyni s/s „Puck“ z transportem 2.483 kg herbaty,

23.734 kg kawy, 14.015 kg pieprzu, 29.871 kg ziarna kakaowego, 16.556 kg masła kakaowego i 2.128 kg różnych korzeni.

s/s „Ivernia“ przywiózł dnia 25 marca z Palermo i Messyny 6.130 skrzyń cytryn i 50 worków migdałów, oraz z Catanii 56 worków migdałów i 58 bel liści bobkowych. Na statku tym nadszedł również transport sardynek z Lizbony w ilości 263 skrzynek.

Dnia 25 marca s/s „Aasne“ przywiózł z Pireusu 200 bel — 20.270 kg liści bobkowych i z Istambułu 349 worków — 27.920 kg orzechów. Partie te nadeszły dla importerów polskich. Dla Gdańska nadeszło 62 worki — 4.960 kg orzechów z Istambułu.

Na m/s „Batory“ nadszedł dnia 27 marca transport śliwek suszonych kalifornijskich w ilości 128.810 kg.

Dnia 28 marca s/s „Baltrover“ przywiózł z Londynu 9.190 kg herbaty, 8.593 kg kawy, 1.694 kg pimentu oraz 1.010 kg migdałów.

s/s „Lewant“ nadszedł do Gdyni dnia 29 marca z transportem 15.650 skrzyń 594.700 kg pomarańcz i grapefruitów palestyńskich oraz 88 worków rodzynek.

W tym dniu również zawinął do portu s/s „Bodil“ z ładunkiem 12.500 skrzyń cytryn włoskich wagi ca 500 ton.

Dnia 30 marca nadszedł do Gdyni s/s „Gottland“, którym nadeszło z Izmiru 3.300 skrzynek sułtanek i przejętych tranzytem przez port gdyński do Rygi 400 skrzynek sułtanek.

s/s „Bardaland“ nadszedł do Gdyni dnia 31 marca z transportem 2.656 skrzynek — 61.337 kg sułtanek z Candii, 14.980 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich z Haify i Tel-Aviv wagi 569.240 kg oraz tranzytem do Rygi 2.550 skrzyń wagi 96.900 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH NA SKŁADACH W PORCIE GDYŃSKIM.

Stan zapasów owoców południowych na dzień 26 marca w magazynach portowych w Gdyni przedstawiał się następująco:

7.319 skrzyń cytryn
50.469 skrzyń pomarańcz włoskich
5.712 skrzyń pomarańcz jaffskich
274 skrzyń pomarańcz hiszpańskich
4.310 skrzyń grapefruitów.

DODATKOWE POZWOLENIA PRZYWOZU NA WŁOSKIE POMARAŃCZE I MANDARYNKI.

Przy podziale sezonowego kontyngentu włoskiego na pomarańcze i mandarynki na okres od 15 XI 1937 r. do 31 III 1938 r. — po przeliczeniu przydziałów wartościowych — firmy otrzymały za małe przydziały wagowe.

W związku z powyższym izby przemysłowo-handlowe zostały upoważnione do powiększenia przydziałów wagowych przez wystawienie dodatkowych pozwoleń przywozu na różnicę wagi. Przydział ten odbywać się będzie na następujących warunkach:

1. Wartość towaru, sprowadzonego przez firmę na zasadzie pozwolenia zasadniczego i dodatkowego, musi być sprawdzona przez Izbę i powinna się mieścić w ramach wartości, wskazanej w zasadniczym pozwoleniu przywozu. Najniższe ceny, które mogą być brane w rachubę przy ustalaniu ogólnej ilości towaru, jaka może być sprowadzona w granicach przydziału wartościowego, są następujące:

pomarańcze 0,52 zł za kg, mandarynki 0,77 zł za kg, pomarańcze i mandarynki (łącznie) 0,65 zł za kg.

2. Termin pozwolenia dodatkowego jak pozwolenia pierwotnego — identyczny.

Dodatkowe przydziały mogą być wydane przez poszczególne izby p.-h. na wniosek importera. Przy wystawianiu dodatkowych pozwoleń na różnicę wagi w rubryce „wartość“ umieszczona zostaje adnotacja: „łącznie z pozwoleniem Nr . . . . .“ (numer pierwotnego pozwolenia przywozu).

POZWOLENIA NA PRZYWÓZ ZIARNA KAKAOWEGO.

Firmy przemysłowe, otrzymujące przydziały ziarna kakaowego z poz. t. c. 80 p. 1, mogą je sprowadzać za pośrednictwem firm handlowych, nie partycypujących w rozdziale kontyngentów na ziarno kakaowe. W związku z powyższym, firmy przemysłowe winny podawać Komitetowi Przywozowemu R. H. Z. w każdym poszczególnym wypadku, na którą firmę handlową ma być wystawione pozwolenie przywozu.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W omawianym przez nas wyżej okresie ceny pomarańcz ulegały ciągłym wahaniom, które przy pomarańczach palestyńskich należy przypisać w okresach zniżki cen zepsuciu towaru, jakiemu ostatnie transporty często ulegały. Mimo to jednak panuje na rynku tutejszym mocniejsza tendencja, a to ze względu na to, że są to jeden z ostatnich transportów pomarańcz palestyńskich. Zainteresowanie tym artykułem jest silne, nie dokonano jednak większych transakcyj, ponieważ nabywcy żądają od importerów bonifikaty za braki w skrzyniach.

Znacznie zwyżkowały ceny cytryn włoskich i w hurcie płacą obecnie za parę 70—72 złotych.

Pomarańcze palestyńskie są w cenie ca 1 zł za kg.

Grapefruity palestyńskie 33—34 zł skrzynia.

Pomarańcze włoskie ca 1,35 zł za 1 kg.

KRONIKA ZAGRANICZNA

SPADEK WYWOZU KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

Dane statystyczne dotyczące obrotów w najpoważniejszych portach brazylijskich stwierdzają znaczny spadek morskich ładunków kawy. Załadowanie na okręty worków 60 kilowych przedstawiało się w ostatnim okresie następująco:

	1937	1936
Santos	7,6 mil. szt.	9,7 mil. szt.
Rio de Janeiro	1.9 „ „	2.2 „ „
Victoria	1,3 „ „	1,3 „ „
Paranagua	0,5 „ „	0,5 „ „
Angra dos Reis	0.7 „ „	0,4 „ „
Łącznie	12,0	14.1

co oznacza spadek o 14,9 pct.

SPADEK EKSPORTU AMERYKAŃSKICH OWOCÓW.

Jak podaje Ministerstwo Gospodarki Krajowej Stanów Zjednoczonych eksport świeżych jabłek spadł w ostatnim sezonie 1936/37 do 6.800.000 Bushells, co stanowi najmniejszą cyfrę wywozu, jaką od 15 lat notowały Stany Zjednoczone. Tak silny spadek eksportu znajduje uzasadnienie w wyjątkowo małych zbiorach tego artykułu w ostatnim sezonie w U. S. A., a w bardzo obfitych w całej Europie. Zwłaszcza eksport jabłek w skrzyniach uległ spadkowi. Najpoważniejszym odbiorcą jabłek jest Anglia, dalej Francja, Niemcy, Holandia i inne. Według przeprowadzonej statystyki eksport w sezonie 1936/37 wyniósł 9% całych zbiorów jabłek w U. S. A., podczas gdy w roku 1935/36 procent ten wynosił 11. Przeglądając statystykę innych owoców świeżych i suszonych, obserwujemy również w mniejszym lub w większym stopniu spadek eksportu. Jak już wyżej zaznaczyliśmy wpłynęły na to małe zbiory.

EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH Z CYPRU.

Zaledwie od 15 lat datuje się eksport owoców cytrusowych z Cypru. Pierwsze ładunki kierowane były do Grecji i Egiptu na małych statkach i w życiu gospodarczym Cypru nie odegrały poważniejszej roli. Dopiero w ostatnich 6—7 lat eksport ten wchodzi na rynki środkowej i zachodniej Europy. W tym czasie gatunek i opakowanie owoców nie ustępują już palestyńskim. Do poważnych odbiorców owoców cypryjskich należą Anglia, Norwegia, Szwecja i Finlandia. Do drobnych odbiorców oprócz Holandii i Belgii należy Polska. Eksport łączny owoców cytrusowych w bieżącym sezonie, t. j. do maja br. obliczany jest na ca 300 tys. skrzyń pomarańcz, 45 tys. cytryn i ca 8 tys. grapefruitów. 85% eksportowanych pomarańcz reprezentuje typ oval, pozostałe 15 roond.

LONDYN — AUKCJE.

Notowania cen na aukcjach londyńskich w dniach 24 i 25 marca br.:

Pomarańcze		
jaffskie	120-tki	8,6— 8,9 Sh.
„	150-tki	9,0— 9,6 „
„	180-tki	10.0—11,6 „
„	240-tki	10.6—12,0 „
hiszpańskie	240-tki	10,6—15,3 „
		½ skrzyni
Blood	300-tki	11.3—17.6 „
„	390-tki	12,0—17.6 „
„	504-rki	11.0—15,3 „
hiszpańskie	240-tki	11.0—19,0 „
Valencia	300-tki	10.6—19.6 „
„	390-tki	9,6—15,0 „
„	504-rki	9,0—12,6 „
Cytryny sycylijskie		
	300-tki	11,6—14.6 „
	360-tki	12,0—13,6 „
Grapefruity jaffskie		
	64-rki	8.6 „
	80-tki	8.0—11.0 „
	96-tki	9.0—10,9 „
	112-tki	9.0—11,3 „

Reklama
jest
dźwignią
handlu!

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 kwietnia 1938 r. | NR 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozszerzenie obszaru okręgu Izby na Wielkie Pomorze

Fakt rozszerzenia z dniem 1 kwietnia granic dotychczasowych Województwa Pomorskiego i utworzenia przez to Wielkiego Pomorza ma wielkie znaczenie dla dalszego kształtowania się warunków działalności gospodarczej na tym tak ważnym terenie naszego Państwa. Zwraca na siebie przede wszystkim uwagę ta okoliczność, że obszar województwa pomorskiego, dotąd wynoszący 16.407 km² o zaludnieniu 1.080.000 osób, powiększony zostaje o dalsze 9.030 km² o zaludnieniu 787.100 osób, co w konsekwencji sprawia, iż województwo to przechodzi z rzędu jednej z mniejszych jednostek administracyjnych do kategorii województw większych. Przemiana ta znacznie podnosi wagę gospodarczą województwa pomorskiego, konieczną dla należytego umocnienia obszarów Rzeczypospolitej, bezpośrednio przylegających do morza, a jednocześnie będących jakby pomostem pomiędzy morzem a pozostającymi częściami kraju. Poza tym zachodzi jeszcze ta wysoce korzystna zmiana, że granice województwa pomorskiego, stanowiące dotąd w ⅔ granice Państwa, a więc podlegające działaniu wszystkich konsekwencyj z tego stanu rzeczy wynikających, zmieniają swój dotychczasowy charakter przez znaczne przesunięcie swej linii na rzecz granic z wewnętrznymi połaciami kraju. Ma to wielkie znaczenie dla akcji zespolenia ziem kresowych, do jakich dotąd należało Pomorze, z resztą kraju, akcją zmierzającą wytrwale i konsekwentnie do zacierania różnic społecznych i strukturalno-gospodarczych, które dotąd jeszcze istnieją w poszczególnych dzielnicach dawnych zaborów.

Do powodzenia tej akcji w znacznym stopniu przyczynić się powinno wniesienie poważnych korektyw w dziedzinie struktury gospodarczej, jakie obecnie następują. Obszar województwa pomorskiego z dzielnicy o par excellence charakterze rolniczym staje się obecnie dzielnicą, na terenie której inne dziedziny działalności gospodarczej, jak przemysł i handel, nabierać zaczną większego niż dotąd znaczenia, co, rzecz oczywista, przyczynić się powinno do pomyślnego rozwoju tak rolnictwa, jak przemysłu i handlu. Do wysunięcia tej tezy upoważniają obserwacje nad rozwojem życia gospodarczego w okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni od początku roku 1934, t. zn. od chwili, gdy do jej obszaru dołączona została znaczna część okręgu zlikwidowanej wówczas Izby Przemysłowo - Handlowej w Bydgoszczy, obejmującej powiaty województwa poznańskiego, obecnie przyłączone do województwa pomorskiego. W okresie tym stwierdzonym zostało mianowicie, że ujemne przeobrażenia strukturalne, zachodzące pod wpływem działań kryzysu, w przemyśle a przede wszystkim w handlu na dotychczasowych obszarach województwa pomorskiego kompensowane były do pewnego stopnia działaniem dodatnich cech struktury przemysłowej, a nawet częściowo i handlowej, na terenach dotąd leżących poza granicami tego województwa.

Z chwilą przyłączenia do obszaru pomorskiego, a przez to samo do okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni czterech powiatów województwa warszawskiego o łącznej powierzchni 5.352 km², o ludności 456.800, następuje również dalsza poprawa struktury gospo-

darczej okręgu tej Izby. Wywody te znajdują swe potwierdzenia w danych statystycznych, odnoszących się przede wszystkim do przemysłu. Statystyka za rok 1936 wykazuje, że na całym dotychczasowym obszarze województwa pomorskiego istniało przedsiębiorstw przemysłowych I—V kategorii 274, w czterech powiatach województwa poznańskiego, należących do okręgu Izby Gdyńskiej — 183, zaś na terenie obecnie przyłączonych powiatów województwa warszawskiego, głównie zaś w okręgu Włocławka — 79. Średnich i mniejszych przedsiębiorstw przemysłowych, wykupujących świadectwa przemysłowe VI i VII kategorii, było w województwie pomorskim 969, w okręgu bydgoskim 361, a w okręgu włocławskim 200. Z tego wynika, że nowy obszar województwa pomorskiego będzie pod względem uprzemysłowienia mocniejszy o 100%, jeśli chodzi o przedsiębiorstwa przemysłowe większe i o z górą 50% jeśli chodzi o przedsiębiorstwa przemysłowe mniejsze.

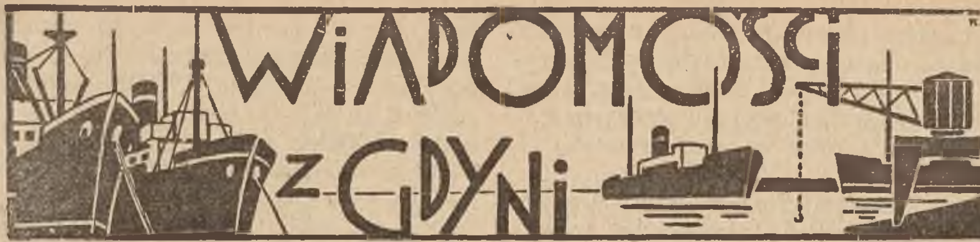
Te same źródła statystyki przemysłowej wskazują, że i dynamizm rozwoju przemysłu jest różny na dotychczasowym obszarze Pomorza i na obszarach nowoprzyłączonych; gdy mianowicie na terenie pierwszego ilość czynnych zakładów przemysłowych z roku na rok wykazywała tendencję ku zmniejszaniu się, to na terenie okręgu bydgoskiego ma miejsce zjawisko odwrotne tak w odniesieniu do przedsiębiorstw przemysłowych większych, jak i zwłaszcza do tychże przedsiębiorstw rozmiarów mniejszych. Ponadto intensywność zatrudnienia w przemyśle na nowoprzyłączonych terenach jest większa niż na terenie dotychczasowego obszaru Pomorza.

Jeśli chodzi o handel, to tak na dotychczasowym obszarze Pomorza, jak i na obszarach obecnie przyłączonych, podlegał on w ciągu ostatnich lat przeobrażeniom niekorzystnym, polegającym na spadku ilości przedsiębiorstw handlowych i w ich pauperyzacji, wyrażającej się w zmniejszeniu ilości świadectw przemysłowych wyższych kategoryj przy równoczesnym wzroście ilości przedsiębiorstw mniejszych. Przyczyny tego zjawiska dopatrywać się należy przede wszystkim w tym, że głównym klientem handlu wszystkich tych obszarów jest ludność rolnicza, której zdolność nabywcza ulegała dotąd stałemu kurczeniu się. Odbijało się to ujemnie na działalności ogromnej większości przedsiębiorstw handlowych w okręgu Izby, mających przede wszystkim charakter lokalny. W przeciwieństwie do tego zasięg działalności znacznej ilości przedsiębiorstw przemysłowych, znajdujących się, jak wskazano wyżej, w stadium rozwoju, jest o wiele szerszy, gdyż wychodzi w zakresie zbytu swej produkcji poza teren najbliższy, a w wielu wypadkach ma odbiorców na obszarze całej Polski. Pomimo tych niepomyślnych warunków dla handlu, utworzenie Wielkiego Pomorza może i w tej dziedzinie spowodować polepszenie sytuacji w związku ze zwiększeniem liczby konsumentów, skłonnych korzystać z usług przedsiębiorstw handlowych, opartych na wyższych zasadach organizacyjnych, niż ma to miejsce w przedsiębiorstwach, położonych na obszarach, które dawniej należały do województwa warszawskiego. Mieć tu należy na widoku przede wszystkim rozpowszechnienie wyższego poziomu wewnętrzno-organizacyjnego istniejącego wśród kupiectwa na obecnym obszarze Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz lepszych metod w wykonywaniu zawodu kupieckiego.

Na podstawie uwag powyższych, stwierdzić należy, że struktura życia gospodarczego w nowych granicach Województwa Pomorskiego uległa znacznemu polepszeniu dzięki bardziej równomiernemu uwzględnieniu w jej funkcjonowaniu poszczególnych elementów działalności gospodarczej drogą osiągnięcia pomiędzy nimi większej równowagi, niezbędnej dla normalnego rozwoju całości organizmu gospodarczego danego obszaru.

W związku z tym stoją przed Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni nowe poważne zadania przede wszystkim w zakresie gruntownego przestudiowania właściwości gospodarczych nowo przyłączonych terenów oraz znalezienia punktów stycznych w strukturze gospodarczej całości okręgu Izbowego, celem uwypuklenia tych momentów, które z największym pożytkiem mogą być wykorzystane dla działalności gospodarczej. Praca ta w konsekwencji doprowadzić powinna do ustalenia miejsca, jakie gospodarstwo Wielkiego Pomorza ma zająć w działalności gospodarczej całego kraju, oraz roli, jaka mu w tym zakresie przypaść powinna. Już teraz stwierdzić można, że w dziedzinie przemysłu istnieją wszelkie dane dla rozwoju wielu gałęzi przemysłu przetwórczego, zwłaszcza związanego z wytwórczością rolniczo-hodowlaną, zaś w dziedzinie handlu dla specjalnego zainteresowania wymianą z rynkami zagranicznymi, tak w zakresie przywozu, jak i wywozu. Wydaje się przy tym, że bardziej intensywne zainteresowanie się Gdynią, jako terenem dla działalności tak przemysłowej, jak i handlowej, jest wysoce wskazane. Wszystko bowiem przemawia za tym właśnie, że na tym terenie stworzyć i umocnić należy warunki dla tej działalności i spowodować zaangażowanie się w niej przedsiębiorczości prywatnej.

Stanisław Tor.



POSIEDZENIE SEKCJI HANDLOWEJ IZBY.

Dnia 30 marca br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dra W. Smolenia posiedzenie Sekcji Handlowej Izby.

Sekcja Handlowa omówiła obszernie projekt sprawozdania Izby o gospodarczym położeniu okręgu izbowego w roku 1937 w odniesieniu do sytuacji w handlu. Podczas dyskusji podkreślona została specjalna rola kupiectwa w zachodnich połaciach kraju i jego wysoki poziom organizacyjny oraz fachowe nastawienie przy obsłudze klienteli. Zwrócono przy tym uwagę na szkodliwość lansowanych w czasach ostatnich poglądów o zbędności pośrednictwa handlowego w wymianie towarowej i podkreślono rolę, jaką handel wykonywany przez fachowe kupiectwo, odgrywać powinien w Państwie tak pod względem gospodarczym, jak i socjalnym. Poza tym zwrócono w czasie dyskusji uwagę na konieczność uwzględnienia przedsiębiorstw kupieckich przy udzielaniu zamówień przez wojsko i instytucje państwowe. Przy omawianiu położenia handlu zbożem Sekcja Handlowa zwróciła uwagę na konieczność wprowadzenia bardziej ścisłych metod przy obliczeniach statystycznych, odnoszących się do szacunku zbiorów zbóż, gdyż na tych szacunkach opiera Rząd posunięcia w zakresie swej polityki zbożowej i w zakresie eksportu zbóż. Niezadowalający stan obliczeń statystycznych w odniesieniu do zbiorów zbóż w roku ubiegłym stał się powodem rozpowszechnienia mniemania, iż zbiory zeszłoroczne mogą spowodować brak pokrycia zapotrzebowania na zboże ze strony rynku wewnętrznego, co spowodowało zarządzenie o wstrzymaniu eksportu. Tymczasem okazało się, że Polska posiada nadmiar zapasów zboża i że możliwości eksportu po żniwach istniały. W rezultacie zagraniczni odbiorcy, nie mogąc pokryć zapotrzebowania na rynku polskim, poczynili zakupy na innych rynkach i pozyskanie przez eksporterów polskich dawnych odbiorców napotyka na poważne trudności. Zresztą i ceny zbóż uległy w międzyczasie zniżce. Sekcja w związku z tym wypowiedziała się za koniecznością wystąpienia ze strony Izby wobec czynników miarodajnych z wnioskiem o zastosowanie w zakresie obliczeń zbiorów zbóż takich środków, któreby przyczyniły się do zdobycia bardziej dokładnych danych w tej ważnej dla życia gospodarczego kraju dziedzinie.

W dalszym ciągu posiedzenia Sekcja Handlowa wysłuchała sprawozdania Wicedyrektora Izby J. Kawczyńskiego z zamknięć rachunkowych Izby oraz jego referatu o skutkach gospodarczych dla Polski nawiązania stosunków Polski z Litwą oraz wcielenia Austrii do Rzeszy Niemieckiej.

Wreszcie Sekcja Handlowa omówiła sprawę obsadzenia wakującego stanowiska trzeciego wiceprezesa od Sekcji w łonie Prezydium Izby.

NOMINACJA SĘDZIÓW HANDLOWYCH W WYDZIALE HANDLOWYM SĄDU OKRĘGOWEGO W GDYNI.

P. Minister Sprawiedliwości postanowieniem z dnia 10 marca 1938 r. na mocy art. 209 § 1 prawa o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 863 z 1932 r.) mianował sędziami handlowymi w Wydziale Handlowym Sądu Okręgowego w Gdyni na okres lat trzech, począwszy od dnia 18 kwietnia 1938 roku następujące osoby:

p. p. 1) Lucjana Byczkowskiego
2) Dr. Stanisława Darskiego
3) Dr. Bolesława Kasprowicza
4) Michała Pacoszyńskiego
5) Hugona Pistla
6) Inż. Stanisława Rostkowskiego
7) Andrzeja Wachowiaka
8) Zygmunta Wusaka
9) Inż. Goetzendorf-Grabowskiego
10) Bronisława Jurkiewicza
11) Władysława Krenskiego
12) Michała Królikowskiego
13) Inż. Jerzego Kukucza
14) Franciszka Modrzewskiego
15) Józefa Skarżyńskiego
16) Czesława Nowackiego.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MARCU BR. ORAZ W I-SZYM KWARTALE BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *marcu rb.* osiągnęły 732.846,7 t wobec 674.257,8 ton w miesiącu lutym br., 742.080,5 ton w mies. marcu 1937 roku oraz 583.767,1 ton w mies. marcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 8.7% wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lutym, 1,2%-owy spadek w stosunku do mies. marca 1937 r. oraz 25,5%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem marcem 1936 roku.

Po dobrych wynikach pierwszych dwóch miesięcy bieżącego roku w porównaniu z analogicznymi miesiącami 1937 roku, miesiąc ma-

rzec br. wnosi więc pewne nieznaczne załamanie się obrotów. Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich portu w miesiącu sprawozdawczym (732.846,7 t.) złożył się przywóz zamorski — 128.434,4 t. oraz wywóz zamorski — 604.412,3 t.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w pierwszym kwartale (styczeń—marzec br. (przywóz zamorski łącznie z wywozem zamorskim — 2.208.678 ton) wykazują 9,4%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (2.018.626,9 t.) W tym samym okresie czasu 1937 roku obroty te w stosunku do poprzedniego 1936 r. wykazały 8,4%-owy wzrost, a więc daje się zaobserwować nieznaczna poprawa we wzroście ogólnych obrotów zamorskich.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (przywóz łącznie z wywozem — 2.208.678 ton) w pierwszym kwartale br. złożył się przywóz zamorski — 424.881,7 ton oraz wywóz zamorski — 1.783.796,3 ton.

O ile pierwszy kwartał 1937 roku wykazywał w porównaniu z 1936 rokiem poważny 46,9%-owy wzrost przywozu zam., a bardzo słaby natomiast, gdyż zaledwie 2,2%-owy wzrost wywozu, to rok bieżący wnosi tu gruntowną zmianę. Tempo wzrostu przywozu zamorskiego w sprawozdawczym okresie (styczeń — marzec) zmniejsza się prawie że czterokrotnie na korzyść prawie że pięciokrotnego wzrostu tempa (%) wywozu.

Tak np. przywóz zamorski w pierwszym kwartale br. (424.881,7 t.) wykazuje 10,8%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zamorskim w tym samym okresie czasu 1937 r. (383.393,5 ton). Ten sam przywóz zamorski w roku ub. w stosunku do przywozu zamorskiego w 1936 roku (260.883,2 t.) wykazywał nader poważny 46,9%-owy wzrost.

Wywóz zamorski w pierwszym kwartale br. (1.783.796,3 t.) wykazuje 9,1%-owy wzrost w porównaniu z wywozem zamorskim w tym samym okresie czasu 1937 r. (1.635.234,4 ton). W roku ubiegłym natomiast wywóz zamorski w stosunku do 1936 roku (1.600.233,4 t.) wykazywał bardzo nieznaczny 2,2%-owy wzrost.

Streszczając ten ogólny przegląd sytuacji w I kwartale br., należy stwierdzić zmniejszanie się przywozu zamorskiego na korzyść wzrastającego wywozu zamorskiego.

Przywóz zamorski *w miesiącu sprawozdawczym* (128.434,4 t.) wykazuje 7,1%-owy spadek w porównaniu z przywozem zamorskim miesiąca marca br. (138.265,5 t.), 15,8% spadek w stosunku do miesiąca marca 1937 roku (152.589,1 t.) oraz 33,6%-owy wzrost w porównaniu z mies. marcem 1936 r. (96.100,6 t.)

Przywóz zamorski zmniejsza się, wykazując stosunkowo poważny spadek szczególnie w porównaniu z mies. marcem 1937 roku.

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem lutym br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za ub. miesiąc luty br.): nasiona różne — 132 t. (170 t.), nasiona oleiste — 2.931 t. (8.570 t.), owoce suszone — 1.031 t. (1.217 t.), herbata — 94 t. (103 t.), żywica — 463 t. (487 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 10.419 t. (11.352 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 292 t. (367 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 895 t. (1.061 t.), napoje alkoholowe i inne — 83 t. (113 t.), tytoń — 42 t. (854 t.), farby — 41 t. (54 t.), żużle Thomasa — 5.250 t. (9.650 t.), wełna — 2.614 t. (3.052 t.), odpadki bawełny — 116 t. (239 t.), juta — 629 t. (1.227 ton), wyroby gumowe — 53 t. (187 t.), papier i makulatura — 579 t. (1.086 t.), żelazo surowe — 111 t. (446 t.), złom żelazny — 37.459 ton (50.877 t.), maszyny, aparaty i części — 950 t. (1.046 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 982 t. (1.106 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu żużli Thomasa, złomu żelaznego, nasion oleistych oraz tytoniu. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Wzrosły natomiast pozycje przywozu: owoce świeże — 8.469 t. (7.012 t.), konserwy owocowe — 27 t. (91 t.) orzechy i migdały — 203 t. (181 t.), kawa — 552 t. (458 t.), kakao — 401 t. (375 t.), korzenie — 143 t. (137 t.), rośliny i mater. rośl. — 102 t. (58 t.), śledzie świeże — 1.795 t. (1.313 t.), śledzie solone — 4.872 t. (2.422 t.), oleje — 319 t. (142 t.), smoła i smary — 12 t. (5 t.), asfalt — 314 t. (8 t.), tran — 416 t. (381 t.), siarka — 341 t. (132 t.), przetwory chemiczne — 203 t. (277 t.), garbniki — 1.341 t. (1.304 t.), fosforyty — 14.325 t. (11.471 ton), skóry — 4.229 t. (3.015 t.), przędza wełniana — 42 t. (23 t.), bawełna — 8.765 t. (7.388 t.), len, konopie, sisal i inne wł. rośl. — 56 t. (24 t.), szmaty — 1.557 t. (1.252 t.), kauczuk — 840 t. (799 t.), papa i tektura — 82 t. (1 t.), celuloza — 523 t. (147 t.), metale różne — 334 t. (220 t.), miedź — 2.202 t. (692 t.), cyna — 229 t. (148 t.), oraz wyroby żelazne i metalowe — 681 t. (675 t.)

O ile spadek wykazuje stosunkowo nieliczny szereg pozycyj surowcowych, to we wzroście partycypują liczne pozycje drobnicowe i to towarów najbardziej cennych. Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 20%-owy wzrost przywozu bawełny, ok. czterokrotny — miedzi, ok. 100%-owy — śledzi solonych, oraz ok. 40%-owy — skór surowych.

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu marcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku spowodowały przede wszystkim pozycje: nasiona oleiste, ryż surowy, kakao, piryty, tłuszcze i oleje roślinne, tłuszcze zwierzęce surowe, siarka, garbniki, żużle Thomasa, odpadki bawełny, przędza bawełniana, juta, szmaty, wyroby gumowe, papier i makulatura, celuloza, żelazo surowe, złom żelazny oraz części wagonów i lokomotyw.

Najpoważniejszy wpływ wywarły tu naturalnie towary masowe: złom oraz żużle Thomasa.

Wzrosły natomiast pozycje importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1937: owoce świeże, owoce suszone, konserwy owocowe, orzechy i migdały, kawa, żywica, śledzie świeże, śledzie solone, rudy różne i wypałki pirytowe, oleje, asfalt, fosforyty, skóry, wełna, bawełna, kauczuk. metale różne, miedź, cyna, maszyny, aparaty i części, oraz samochody, motocykle i części.

Na podkreślenie zasługuje tu ok. 10%-owy wzrost przywozu — owoców świeżych, około 3-krotny — rud różnych oraz ok. 30%-owy bawełny.

W pierwszym kwartale br. zwiększył się przywóz zam. przede wszystkim (w nawiasie dane za pierwszy kwartał 1938 i 1937 r.) złomu żelaznego — ok. 21% (164.025 t. wobec 135.786 t.), fosforytów — ok. 50% (42.206 t. wobec 28.421 t.), skór — ok. 50% (10.424 t. wobec 7.338 t.), bawełny — ok. 20% (25.031 t. wobec 21.932 t.), owoców suszonych — przeszło trzykrotnie (2.813 t. wobec 825 t.), kawy — ok. 5% (1.300 t. wobec 1.235 t.), żywicy — ok. 6% (1.855 t. wobec 1.144 t.), śledzi świeżych — przeszło 50% (7.085 t. wobec 4.531 t.), śledzi sol. ok. 50% (10.443 t. wobec 6.867 t.), asfaltu — ok. 90% (346 t. wobec 194 t.), tytoniu — przeszło 3-krotnie (1.123 t. wobec 339 t.), siarki — ok. 25% (1.440 t. wobec 1.161 t.), szmat — ok. 10% (3.308 t. wobec 3.035 t.), kauczuku — ok. 40% (2.357 t. wobec 1.672 t.), miedzi — około 30% (4.512 t. wobec 3.568 t.), maszyn, aparatów i części — ok. 70% (2.839 t. wobec 1.707 t.) oraz samochodów, motocykli i części — ok. 30% (2.909 t. wobec 944 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę stosunkowo skromny udział surowców, liczny natomiast szereg artykułów konsumcyjnych oraz fabrykatów.

Zmniejszył się natomiast przywóz (w pierwszym kwartale br. w porównaniu z rokiem ubiegłym): nasion różnych — ok. 50% (400 t. wobec 850 t.), nasion oleistych — około 15% (15.395 t. wobec 18.534 t.), ryżu surowego — ok. 2% (5.805 t. wobec 5.923 t.) owoców świeżych — ok. 16% (19.275 t. wobec 22.934 t.), herbaty — ok. 20% (315 t. wobec 526 t.), kakao — ok. 40% (1.081 t. wobec 1.837 t.) rud różnych i wypałków pirytowych — ok. 11% (31.789 t. wobec 35.859 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — ok. 2% (895 t. wobec 1.019 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — ok. 30% (2.830 t. wobec 3.944 t.), przetworów chemicznych — ok. 3% (480 t. wobec 622 t.), garbników — ok. 25% (2.645 t. wobec 3.367 t.), żużli Thomasa — ok. 3% (14.900 t. wobec 15.296 t.) wełny — ok. 9% (7.392 t. wobec 7.956 t.), szmat — ok. 30% (3.851 t. wobec 5.585 t.), papieru i makulatury — ok. 40% (2.915 t. wobec 4.930 t.), celulozy — ok. 60% (1.224 t. wobec 3.460 t.), żelaza surowego — ok. 60% (796 t. wobec 1.997 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — ok. 35% (698 t. wobec 1.067 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu marcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem lutym br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Marzec 1938 r.	Luty 1938 r.	Marzec 1937 r.
Nasiona różne	132	170	56
nasiona oleiste	2.931	8.570	3.829
ryż surowy	79	27	5.844
owoce świeże	8.469	7.012	7.975
owoce suszone	1.031	1.217	356
konserwy owocowe	27	9	5
orzechy i migdały	203	181	141
kawa	552	458	345
herbata	94	103	191
kakao	401	375	555
korzenie	143	137	160
rośliny i mater. rośl.	102	58	69
żywica	463	487	352
śledzie świeże	1.795	1.313	1.066
śledzie solone	4.872	2.422	1.932
rudy różne i wypałki piryt.	10.419	11.352	3.831
piryty	—	—	5.540
oleje	319	142	242
smoła i smary	12	5	42
asfalt	314	8	48
tłuszcze i oleje rośl.	292	367	436
tłuszcze zwierzęce sur.	895	1.061	1.440
tran	416	381	445
napoje alkohol. i inne	83	113	71
tytoń	42	854	247
siarka	341	132	585
przetwory chemiczne	205	122	257
farby	41	54	40
garbniki	1.341	520	1.426
fosforyty	14.325	11.471	12.994
żużle Thomasa	5.250	9.650	15.000
skóry	4.229	3.015	2.402
wełna	2.614	3.052	1.932
odpadki wełniane	99	82	126
przędza wełniana	42	23	74
bawełna	8.765	7.388	6.979
odpadki bawełny	116	239	347
przędza bawełniana	132	136	201
len, konopie, sizal i inne	56	24	47
juta	629	1.227	1.120
szmaty	1.557	1.252	2.435
kauczuk	840	799	680
wyroby gumowe	53	187	205
papier i makulatura	579	1.086	1.699
papa i tektura	82	1	16
celuloza	523	147	1.173
żelazo surowe	111	446	713
metale różne	334	220	176
złom żelazny	37.459	50.877	54.912
miedź	2.202	692	1.307
cyna	229	148	91
cynk	—	1	61
wyroby żel. i metal.	681	675	210
maszyny, aparaty i części	950	1.046	728

części wagonów i lokomotyw	158	201	518
samochody, motocykle i części	982	1.106	134
różne	9.425	5.425	8.785
Razem	128.434	138.266	152.589

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (604.412,3 ton) wykazuje 12,8%-owy wzrost w porównaniu z mies. lutym br. (535.992,3 ton), nieznaczny 2,5%-owy wzrost w stosunku do mies. marca 1937 r. (589.491,4 t.). oraz 23,9%-owy wzrost w porównaniu z mies. marcem 1936 r. (487.666,5 t.)

Wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lutym br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy mineralnej: węgla kamiennego — 431.922 t. (387.593 t.), węgla bunkrowego — 66.849 t. (62.553 t.) oraz koksu — 9.009 t. (5.720 t.) Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: strączkowe — 101 t. (66 t.), ryż wyłuszczony — 90 t. (brak), ziemniaki — 762 t. (33 t.), szynki i inne peklowane — 559 t. (319 t.), drób i ptactwo bite — 56 t. (5 t.), jaja — 1.539 t. (757 t.), cement — 4.925 t. (2.458 t.), smoła i pak smołowy — 4.782 t. (2.468 t.), oleje i parafina — 147 t. (2 t.), konserwy warzyw — 525 t. (186 t.), makuchy — 1.459 t. (482 t.), biel cynkowa — 804 t. (451 t.), skóry — 362 t. (91 t.), bawełna i odpadki — 491 t. (249 t.), bale i słupy — 17.281 t. (5.190 t.), drzewo tarte — 29.314 t. (23.375 t.), dykty i forniery — 1.275 t. (995 t.), papier — 641 t. (607 t.), papa i tektura — 403 t. (318 t.), żelazo handlowe — 5.371 t. (4.940 t.), blacha żelazna i stalowa — 2.794 t. (1.673 t.), metale różne — 177 t. (20 t.), rury żeliwne i żelazne — 1.444 t. (1.308 t.), naczynia emaliowane — 258 t. (207 t.), cynk — 1.953 t. (908 t.), oraz blacha cynkowa — 298 t. (227 t.)

Spośród powyższych pozycyj poza grupą mineralną zwraca uwagę poważny przeszło 3-krotny wzrost wywozu bali i kopalniaków, ok. 25%-owy — drzewa tartego, z grupy hodowlanej: jaj — przeszło 100%-owy, oraz ok. 10%-owy — żelaza handlowego.

Zmniejszył się natomiast wywóz: zboża — 1.760 t. (2.575 t.), mąki pastewnej — 250 t. (380 t.), słodu — 795 t. (1.070 t.), warzyw — 543 t. (1.682 t.), owoców świeżych — 88 t. (219 t.), konserw owocow. — 17 t. (23 t.), bekonów — 1.553 t. (1.594 t.), masła — 1.036 t. (1.160 t.), przetworów mięsnych — 2.536 t. (3.534 t.), cukru — 2.241 t. (6.763 t.), wytłoków buraczanych — 61 t. (2.244 t.), przetworów chemicznych — 97 t. (137 t.), siarczanu amonu — 2.642 t. (3.048 t.), salmiaku — 15 t. (39 t.), karbidu — brak (15 t.), farb — brak (5 t.), saletry — 6 t. (19 t.), tkanin — 445 t. (494 t.), wyrobów z drzewa — 509 t. (843 t.), klepek — brak (30 t.), mebli giętych — 315 t. (339 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 432 t. (842 t.), oraz żelaza surowego — brak (42 t.)

Na baczniejszą uwagę zasługuje tu spadek wywozu wytworów hodowlanych (bekonów, masła), ok. 70%-owy — cukru oraz ok. 15%-owy — siarczanu amonu.

Wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku spowodował z grupy mineralnej jedynie węgiel bunkrowy, gdyż dwie pozostałe pozycje z tej grupy: węgiel kamienny i koks wykazują spadek. Poza węglem bunkrowym wzrosły pozycje: zboża, nasion i roślin, mąki pastewnej, warzyw, owoców świeżych, bekonów, jaj, masła, cementu, smoły i paku smołowego, konserw warzyw, przetworów mięsnych, cukru, siarczanu amonu, skór, bawełny i odpadków, bali i kopalniaków, drzewa tartego (ok. 140%), papy i tektury, blachy żelaznej i stalowej, naczyń emaliowanych oraz cynku.

Należałoby podkreślić tu dobrze rozwijający się eksport produktów hodowlanych. drzewa, cukru oraz siarczanu amonu. Zmniejszył się natomiast wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r.: słodu, ziemniaków. szynek peklowanych, makuchów, mączki kostnej, karbidu, dykt i fornierów, celulozy, żelaza handlowego, szyn kolejowych. rur żeliwnych i żelaznych oraz blachy cynkowej.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu marcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem lutym br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Marzec 1938 r.	Luty 1938 r.	Marzec 1937 r.
Zboże	1.760	2.575	21
strączkowe	101	66	150
nasiona i rośliny	413	414	300
mąka	—	—	73
mąka pastewna	250	380	—
ryż wyłuszczony	90	—	1
słód	795	1.070	4.519
ziemniaki	762	33	862
warzywa	543	1.682	—
owoce świeże	88	219	16
konserwy owocowe	17	23	1
szynki i in. peklowane	559	319	1.657
bekony	1.553	1.594	1.494
drób i ptactwo bite	56	5	44
jaja	1.539	757	678
masło	1.036	1.160	77
cement	4.923	2.458	219
sól kuch. i przem.	—	100	188
węgiel kamienny	431.922	387.593	448.889
węgiel bunkrowy	66.849	62.553	40.988
koks	9.009	5.720	20.437
smoła i pak smołowy	4.782	2.468	3.922
oleje i parafina	147	2	3
tłuszcze zwierzęce	—	—	475
konserwy warzyw	525	186	209
przetwory mięsne	2.536	3.534	1.699
cukier	2.241	6.763	1.750

napoje alkoholowe	14	14	6
makuchy	1.459	482	1.743
wytłoki buraczane	61	2.244	—
przetwory chemiczne	97	137	62
siarczan amonu	2.642	3.048	—
salmiak	15	39	111
karbid	—	15	435
farby	—	5	—
biel cynkowa	804	431	803
mączka kostna	102	—	452
saletra	6	19	16
skóry	362	91	232
tkaniny	445	494	562
bawełna i odpadki	491	249	364
bale i słupy	17.281	5.190	71
drzewo tarte	29.314	23.375	12.822
wyroby z drzewa	509	843	549
klepki	—	30	60
dykty i forniery	1.273	995	1.502
meble gięte	315	339	338
wyroby koszykarskie	57	26	107
papier	641	607	595
papa i tektura	403	318	297
celuloza	168	105	417
żelazo surowe	—	42	732
żelazo handlowe	5.371	4.940	10.105
blacha żelazna i stalowa	2.794	1.673	1.834
metale różne	177	20	1
wyroby żelazne i metalowe	432	842	1.017
szyny kolejowe	—	—	12.134
rury żeliwne i żel.	1.444	1.308	4.441
naczynia emaliowane	258	207	198
cynk	1.953	908	1.006
blacha cynkowa	298	227	542
różne	2.728	5.035	7.262
Razem	604.412	535.992	589.492

W tym kwartale br. wzrost wywozu zamorskiego w porównaniu z wywozem w analogicznym okresie czasu 1937 roku spowodowała, jak w szeregu podobnych wypadków grupa wytworów mineralnych: wegla eksportowego — ok. 5% (1.283.064 t. wobec 1.229.224 t.) oraz węgla bunkrowego — ok. 60% (198.195 t. wobec 123.678 t.) Pewnym wyjątkiem będzie tu koks, którego wywóz zamorski obniżył się o ok. 40% (34.970 t. wobec 58.940 t.) Poza grupą mineralną wzrósł wywóz: zboża — 7.210 t. (22 t.), nasion i roślin — 1.488 t. (1.130 t.), mąki pastewnej — 630 t. (507 t.), ryżu wyłuszczonego — 572 t. (34 t.), warzyw — 3.655 t. (11 t.), owoców świeżych — 311 t. (128 t.), konserw owocowych — 45 t. (9 t.), bekonów — 4.725 t. (4.452 t.), jaj — 2.306 t. (1.121 t.), masła — 3.181 t. (601 t.), cementu — 15.747 t. (273 t.), olei i parafiny — 130 t. (33 t.), konserw warzyw — 855 t. (655 t.), przetworów mięsnych — ok. 50% (7.121 t. wobec 4.800 t.), cukru — ok. 3-krotnie (13.625 t. wobec 4.576 t.), przetworów chemicznych — ok. 100% (510 t. wobec 270 t.), skór — 721 t. (630 t.), bali, słupów i kopalniaków — 32.854 t. (71 t.), drzewa tartego — przeszło 100% (79.139 t. wobec 34.952 t.), wyrobów z drzewa — 2.150 t. (1.454 t.), klepek — 118 t. (80 t.), papieru — ok. 20% (1.730 t. wobec 1.452 t.), papy i tektury — 979 t. (828 t.), metali różnych — 288 t. (246 t.), naczyń emaliowanych — 715 t. (548 t.) oraz cynku — 3.815 t. (3.158 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje doskonale rozwijający się eksport drzewa tak tarcicy, jak i kopalniaków, produktów hodowlanych, zboża i warzyw, w przeważnej mierze cebuli.

Zmniejsza się natomiast w I kwartale br. w porównaniu z tym samym okresem czasu ubiegłego roku wywóz: strączkowych — 207 t. (578 t.), mąki — brak (175 t.), mąki ryżowej — 74 t. (615 t.), słodu — 2.446 t. (11.398 t.), szynek i innych peklowanych — 986 t. (2.844 t.), drobiu i ptactwa bitego — 124 t. (146 t.), koksu — 34.970 t. (58.970 t.), tłuszczu zwierzęcego — 9 t. (1.581 t.), makuchów — 3.053 t. (4.609 t.), wytłoków buraczanych — 2.305 t. (2.328 t.), siarczanu amonu — 5.690 t. (20.872 t.), salmiaku — 105 t. (191 t.), karbidu — 178 t. (827 t.), farb — 5 t. (32 t.), bieli cynkowej — 1.660 t. (1.891 t.), mączki kostnej — 102 t. (452 t.), soli potasowej — brak (2.550 t.), tkanin — 1.371 t. (1.773 t.), bawełny i odpadków — 1.354 t. (1.777 t.), dykty i fornierów — 3.480 t. (4.434 t.), mebli giętych — 866 t. (1.071 t.), wyrobów koszykarskich — 169 t. (299 t.), celulozy — 273 t. (868 t.), żelaza surowego — 42 t. (2.283 t.), żelaza handlowego — ok. 25% (16 945 t. wobec 22.096 t.), blachy żelaznej i stalowej — ok. 20% (4.875 t. wobec 6.365 t.), wyrobów żelaznych i stalowych — ok. 75% (1.681 t. wobec 6.368 t.), szyn kolejowych — ok. 90% (1.559 t. wobec 19.904 t.), rur żeliwnych i żelaznych — ok. 60% (3.684 t. wobec 9.026 t. oraz blachy cynkowej.

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu koksu, siarczanu amonu, szyn kolejowych oraz rur żeliwnych i żelaznych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 472 (452) statki o pojemności 471.382 n. r. t. (433.109 n. r. t.), wyszło zaś 477 (438) statków o pojemności 477.642 n. r. t. (424.934 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Finlandia, Niemcy, Grecja, Włochy, Anglia, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Łotwa, Holandia, Z. S. R. R., Panama, Rumunia. Litwa oraz W. M. Gdańsk.

Trzy pierwsze bandery pozostają bez zmian. Przesunięciu ulega bandera fińska z 5 miejsca na 4, b. niemiecka z 6 na 5, b. grecka z 9 na 6, b. włoska z 4 na 7, oraz b. angielska z 7 miejsca na 8. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (18) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. marcu 1938 r. wyniósł 998,7 n. r. t. (958,2 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie wyniósł 52,7 godzin (55,6 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 55 (51).

Ruch statków w miesiącu marcu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	55	55.941	56	63.872
W. M. Gdańsk	3	798	2	438
Anglia	17	34.425	16	27.077
Dania	66	57.455	70	57.361
Estonia	15	13.505	14	12.786
Finlandia	36	43.270	38	43.544
Grecja	12	31.525	15	40.717
Holandia	17	5.547	19	6.459
Litwa	2	1.093	2	1.093
Łotwa	9	10.607	7	8.010
Niemcy	55	40.276	57	40.401
Norwegia	41	28.727	43	31.195
Panama	4	3.925	2	2.427
Rumunia	1	2.599	—	—
Stany Zj. Am. P.	8	25.549	8	24.982
Szwecja	119	79.781	116	78.348
Włochy	8	29.946	10	35.070
Z. S. R. R.	4	6.413	2	3.862
Razem	472	471.382	477	477.642

Ruch pasażerów nadal utrzymuje się na bardzo niskim poziomie.

Przyjechało bowiem 404 (288) pasażerów, w tym: z Anglii — 48, Argentyny — 80, Belgii — 19, Brazylii — 29, Danii — 69, Estonii — 1, Finlandii — 9, Francji — 1, Holandii — 2, Kanady — 16, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 115, Senegalu Fr. — 5, oraz ze Szwecji — 8.

Wyjechało zaś 1937 (2.063) pasażerów, w tym: do Anglii — 333, Argentyny — 303, Belgii — 1, Brazylii — 129, Danii — 10, Francji — 344, Holandii — 2, Kanady — 68, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 378, Szwecji — 5, Urugwaju — 361 oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

PLAN ODPRAW Z GDYNI ODSYŁEK ZAMORSKICH DO ST. ZJEDN. AMERYKI PÓŁN. I DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
18 IV	Queen Mary	Cherbourg	18 IV—22,15
20 IV	Newyork	Cherbourg	20 IV—22,15
24 IV	Europa	Cherbourg	24 IV—22,15
25 IV	Normandie	Le Havre	25 IV—22,15
27 IV	Hansa	Cherbourg	27 IV—22,15
1 V	Bremen	Cherbourg	1 V—22,15
15 IV	Alcantara	Lisbonne	15 IV—22,15
20 IV	Neptunia	Napoli	19 IV—22,15
23 IV	Augustus	Genova	22 IV—22,15
27 IV	Pułaski	Gdynia	27 IV—13,00
28 IV	Almanzora	Cherbourg	28 IV—22,15
30 IV	Gen. S. Martin	Lisbonne	30 IV—22,15

NAJDOGODNIEJSZY CZAS DLA NADAWANIA PRZESYŁEK LOTNICZYCH Z GDYNI.

Nowy rozkład lotów w obrocie z zagranicą wszedł w życie 27 III 1938 r.

Jako najważniejszy i najodpowiedniejszy dla przesyłek listowych jest Pf 177 odlot Gdańsk 21.00, przylot Berlin 23.05, mający bezpośrednie dalsze połączenie nocne względnie ranne do: Holandii, Anglii, Belgii, Francji, Szwajcarii, Portugalii, Hiszpanii, Afryki Południowej, Północnej i Zachodniej, Ameryki Północnej i Południowej, oraz Niemieckiej Austrii, Włoch, Danii, Szwecji i Norwegii.

Samolotem, odlatującym z Gdańska o godzinie 21.00 będzie Urząd Pocztowy Gdynia 1 wysyłał bezpośrednie odsyłki do wszystkich wymienionych wyżej krajów, przewożąc je samochodem pocztowym do Gdańska. Odjazd samochodu z Urzędu Pocztowego Gdynia 1 o godzinie 19.30.

Przesyłki lotnicze, mające lotem tym odejść, winny być nadane w urzędzie pocztowym Gdynia 1 przy okienku listowym, względnie wrzucone do skrzynki lotniczej przy Urzędzie Pocztowym Gdynia 1 najpóźniej do godziny 18.30.

Ponieważ przesyłki lotnicze wysłane tymże lotem nadejdą już następnego dnia i tak do: Londynu o godzinie 5.45, Paryża — 5.05, Amsterdamu — 10.35, Kopenhagi — 9.00, Malmö — 10.00, Wiednia — 9.30, do innych zaś większych miast w godzinach południowych, zaleca się jak największe korzystanie z tego lotu.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

OGÓLNE ZGROMADZENIE GIEŁDY ZBOŻOWO - TOWAROWEJ W BYDGOSZCZY.

Dnia 26 marca 1938 r. odbyło się w lokalu Giełdy Ogólne Zgromadzenie członków Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy pod przewodnictwem Prezesa p. Edmunda Baiera. W zgromadzeniu wzięli udział z urzędu Komisarz Giełdy p. mgr Józef Witek i zast. Komisarza p. dyr Tadeusz Raczkowski.

Sprawozdanie z całorocznej działalności giełdy złożyli Prezes Rady p. Edmund Baier i Dyrektor Giełdy p. mgr Mieczysław Wójcik.

Złożone sprawozdania przyjęte zostały jednomyślnie do zatwierdzającej wiadomości. Po sprawozdaniach Komisarz Giełdy p. mgr Józef Witek podniósł z uznaniem aktywną działalność giełdy, która nie ograniczyła się do prac lokalnych, czy też wewnętrznych giełdy, ale stale obejmowała zagadnienia ogólno-krajowe. Dodatni rezultat osiągniętych prac należy podnieść z pełnym uznaniem.

Sprawozdanie rachunkowe oraz zamknięcia przyjęto do zatwierdzającej wiadomości, uchwalając, na wniosek Komisji Rewizyjnej, absolutorium dla władz giełdy.

Ogólne Zgromadzenie wybrało jednomyślnie do *Rady Giełdowej* z kurii rolniczej na członka Gustawa Wodzińskiego z Kusowa, na zastępców: Józefa Muślewskiego z Kraczek i Tomasza Komierowskiego z Komierowa; z kurii handlowej: na członków Alojzego Melerskiego z Torunia, Stefana Kisiela z Grudziądza, na zastępców: Czesława Dratwińskiego z Bydgoszczy, Henryka Borkiewicza z Bydgoszczy i Leona Kitkowskiego z Nakła; z kurii przemysłowej: na członków Józefa Häuslera z Bydgoszczy, Leopolda Rychtera z Torunia, na zastępców: Jana Sławińskiego z Białośliwia, Adama Skrzetuskiego ze Starogardu, Mariana Schulze z Kawek; z kurii ogólnej: na członka Jana Nowickiego z Bydgoszczy, na zastępcę Marcelego Maryńskiego z Bydgoszczy.

Po wyborach uzupełniających na członków Rady Giełdowej w miejsce wylosowanych oraz zastępców członków Rady, Ogólne Zgromadzenie dokonało jednomyślnie wyborów do Komisji Rozjemczej i Komisji Rewizyjnej.

Do Komisji Rozjemczej wybrani zostali: Czesław Dratwiński z Bydgoszczy, Włodzimierz Junk z Bydgoszczy, Kazimierz Karow z Grudziądza, Józef Kawka z Torunia, Jerzy Masełkowski z Bydgoszczy, Alojzy Melerski z Torunia, Stanisław Strzelecki z Bydgoszczy, Stanisław Stolpe z Bydgoszczy, mgr Maksymilian Szukalski z Bydgoszczy, Jan Turek z Torunia, Henryk Borkiewicz z Bydgoszczy, Jan Głowiński z Kruszwicy, Leon Kitkowski z Nakła, Franciszek Masłowski z Torunia, Józef Sierszeński z Lubawy, Edmund Baier z Koronowa, Władysław Kuta z Bydgoszczy, Józef Häusler z Bydgoszczy, Jan Mordawski z Przechowa, Albin Wolnikowski z Bydgoszczy, Stefan Ostrowski z Grudziądza, Jerzy Dzwonkowski z Karnówka, Tomasz Komierowski z Komierowa, Stefan Radzimiński z Potulic, Jan Nowicki z Bydgoszczy.

Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali na członków: Zygmunt Krawczak z Nakła, Jerzy Schmidt z Bydgoszczy, Stanisław Strzelecki z Bydgoszczy, Bernard Schwarz z Bydgoszczy, Albin Wolnikowski z Bydgoszczy, na zastępców: Wacław Malikowski z Koronowa, Leon Duszyński z Inowrocławia, Franciszek Masłowski z Torunia.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE OKRĘGOWEGO ZWIĄZKU PRACODAWCÓW ZIEM PÓŁNOCNO - ZACHODNICH W BYDGOSZCZY.

Dnia 30 marca 1938 r. odbyło się pod przewodnictwem p. inż. Gajczaka, dotychczasowego prezesa O. Z. P., Roczne Walne Zgromadzenie Związku.

Sprawozdanie z czynności Związku zostało rozesłane członkom przed Rocznym Walnym Zgromadzeniem.

Sprawozdanie finansowe złożył p. inż. Gajczak, a następnie sprawozdanie Komisji Rewizyjnej odczytał syndyk Związku p. Kazimierz Bobowski.

Na wniosek Komisji Rewizyjnej, udzielono ustępującemu Zarządowi absolutorium.

W związku z włączeniem do województwa pomorskiego północnych powiatów woj. poznańskiego, na porządku dziennym znalazła się sprawa przystosowania statutu do nowowytworzonej sytuacji.

Między innymi Roczne Walne Zgromadzenie uchwaliło jednogłośnie przeniesienie siedziby Związku do Torunia i zmianę nazwy Związku na: Związek Pracodawców Województwa Pomorskiego.

Dotychczasowemu prezesowi p. inż. Gajczakowi nadano godność członka honorowego, w dowód uznania zasług jakie położył w ciągu kilkuletniego prezesowania Okręgowemu Związkowi Pracodawców.

Następnie wybrano Zarząd w następującym składzie:

Prezes — inż. Tadeusz Gajczak, I wiceprezes — inż. Zbigniew Jagodziński, II wiceprezes — dyr Wacław Czaczka-Ruciński, III wiceprezes — prez. Edward Pawłowski, IV wiceprezes — inż. Hubert Karbowski.

Członkowie Zarządu: Dyr Marszałek, dr Leopold Levy, inż. Władysław Namysłowski, dyr Józef Szteger, dyr Witold Wielogłowski, inż. Alfred Dziedziul, prez. Marian Kubica, prez. Jan Pillar.

Komisję Rewizyjną wybrano w osobach pp.: inż. Mamrtoth'a, inż. Studzińskiego i dyr Ostrowskiego.

W wolnych głosach i wnioskach, poruszoną została sprawa obciążenia przemysłu na rzecz akcji doszkalania fachowego pracowników. Podkreślono, że akcja ta jest prowadzona już dawno we własnym zakresie u członków Związku, a obecnie inicjowana przez władze administracyjne, przyniesie korzyści przedewszystkim C. O. P-owi, gdzie niewątpliwie doszkoleni pracownicy w większej mierze odpłyną.

WIADOMOŚCI MORSKIE

DZIAŁALNOŚĆ BANKÓW KREDYTOWYCH DLA ŻEGLUGI W NIEMCZECH.

Działalność banków kredytowych dla finansowania żeglugi w Niemczech opiera się na zasadach hipotecznych, analogicznych w ogólnych podstawach do ustawodawstwa lądowego. Banków takich posiada Rzesza w tej chwili trzy, połączone wspólną organizacją. System finansowania budownictwa okrętowego polega na wypuszczaniu emisji hipotecznych listów okrętowych, zbywalnych przez pożyczkobiorcę na giełdach. Z pożyczek korzysta żegluga śródlądowa, przybrzeżna i dalekomorska.

W planie emisyjnym na rok 1938 przewidziana jest wysokość wypuszczenia listów zastawnych w sumie 3 milionów RM. W roku 1937 — 55,4% sumy emitowanej (2.49 mil. RM.) uzyskały statki dalekomorskie, 33.9% statki żeglugi śródlądowej i 10,7% statki żeglugi przybrzeżnej.

Pożyczki udzielane są głównie na modernizację ulepszeń technicznych jednostek transportowych, które z natury rzeczy rentują się dopiero po pewnym czasie. Wspomniane banki robią na pożyczkach okrętowych odpowiednio zabezpieczonych bardzo dobre interesy. Za rok 1937 dywidenda banków wyniosła 7 procent, co jak na stosunki niemieckie jest bardzo wysokim zyskiem.

GŁOS ANGIELSKI O PRZYSZŁOŚCI TRAMPINGU.

Z okazji ostatnich enuncjacyj Morskiej Komisji Stanów Zjednoczonych na temat trampingu, a zwłaszcza z powodu jej wniosku, że flota trampowa nie jest Stanom Zjednoczonym potrzebna i nie posiada przyszłości pod amerykańską flagą, angielskie pismo żeglugowe „The Shipping World" snuje pewne ogólne wnioski na temat przyszłości trampingu. Mianowicie pismo dowodzi, że taki kraj jak np. Ameryka, który w przeciwieństwie do Anglii i Japonii nie jest zmuszony do regularnego importowania dużych ilości zboża i surowców jako ładunków masowych, floty trampowej nie potrzebuje. Jednocześnie jednak pismo przyznaje rację Niemcom rozwijającym swą flotę trampową i argumentującym to tym, że tramping jest im potrzebny jako wyszukiwacz nowych rynków i szlaków. Jednakże po wykonaniu tego pionierskiego zadania przez trampy dalszą pracę przejmuje na siebie żegluga regularna stojąca na wyższym stopniu organizacji. Dzisiaj, gdy szlaki trampów prawie we wszystkich krajach morskich zostały przejęte przez linie regularne rola trampów — zdaniem Shipping World — jest skończona. Tylko w niewielu państwach istnieje jeszcze zainteresowanie trampami. Shipping obecnie ulega tak jak i inne przemysły daleko idącej specjalizacji. Uzewnętrznia się to w coraz nowych typach liniowców, których tonaż szybko wzrasta. I tak kiedy pomiędzy 1914 a 1933 rokiem tonaż trampowy uległ redukcji z 22,7 mil. ton brutto do 21,3 mil. ton brutto, to tonaż innych typów statków handlowych wzrósł z 26,4 mil. do 46,7 mil. ton brutto.

W dziesięciu głównych krajach morskich tonaż oceanicznej floty trampowej wynosi obecnie ok. 6,1 mil. ton brutto, z tego 42,6% posiada powyżej 20 lat, a 32,8% powyżej 15 lat do 20 lat — a więc 4,6 mil. ton tonażu trampowego jest przestarzałe lub wychodzące z użycia. Tylko 1,5 mil. ton, a więc ¼ wszystkich trampów ma poniżej 15 lat wieku. W bardzo małej natomiast mierze jest tonaż trampowy zastępowany nowym.

FRACHTOWANIE ESTOŃSKICH TRAMPÓW W TIME CHARTER.

Już w roku ubiegłym przedsiębiorstwa żeglugowe Estonii odfrachtowały kilka swoich statków w time-charter zagranicznym armatorom wzgl ekspedytorom. Między in. największy statek estońskiej ekspedycji rybołówczej na wody Islandii „Eestirand" nie brał udziału w połowach, gdyż został korzystnie odstąpiony w time-charter do St. Zjednoczonych. Obecnie większa ilość statków estońskich została zaangażowana w time-charter, przeważnie na rachunek sowiecki i angielski. Rozliczenie za statki z Sowietami ma nastąpić na drodze rozrachunkowej, towarami.

Należy mieć na uwadze, że na skutek niskich płac załóg estońskich statków oddawanie ich w time-charter może być szczególnie korzystne dla obu stron, wobec czego proces ten prawdopodobnie nadal będzie się rozwijać. Estonia, która dla eksploatacji łupku palnego (a niebawem zapewne i do robót polnych) sprowadza siły robocze z Polski, na morzu ma nadmiar sił roboczych — marynarzy, którzy obok najtańszych w północnej Europie załóg fińskich chętnie pracują w swym zawodzie po bardzo niskich stawkach płacy.

ZNÓW PROJEKTY UNIERUCHAMIANIA TONAŻU.

W tych dniach na bankiecie w Edinburgu lord Runciman zaproponował nowy schemat unieruchamiania statków celem zapobieżenia dalszemu spadkowi frachtów. Nie jest to indywidualne zdanie prelegenta, który powoływał się na zapadłe już uchwały różnych brytyjskich organizacyj żeglugowych w tym względzie.

SYTUACJA W ŻEGLUDZE SZWEDZKIEJ.

Zniżka frachtów, jaka ma miejsce od września ubiegłego roku, ujemnie odbiła się na sytuacji towarzystw armatorskich w Szwecji. Poziom frachtów w lutym rb. jest o ⅓ niższy od poziomu z września ub. r., szczególnie spadły stawki frachtowe za przewóz węgla — tu spadek wynosi 40% ; stawki frachtów zbożowych i drzewnych spadły niżej ustalonych stawek „minimalnych".

Zniżka stawek frachtowych spowodowała uwiązanie w portach szwedzkich dużej ilości tonażu bezczynnego — zjawisko, którego przez cały 1937 r. prawie wcale nie było. Np. przy końcu listopada 1937 r. były uwiązane tylko 2 statki — 3,1 tys. ton d. w., natomiast przy końcu lutego br. było już ich 78 — pojemności 146,2 tys. ton.

DUŃSKI WSKAŹNIK FRACHTOWY.

Duński wskaźnik stawek frachtowych wykazuje dalszy spadek ze 137 w styczniu do 130 w lutym rb. (r. 1935 = 100).

Cyfry wskaźnikowe za 12 miesięcy wykazują z jednej strony do września 1937 r. stałą tendencję wzrostu, natomiast od września stały spadek tak, że wskaźnik lutowy rb. znacznie jest niższy od tegoż w lutym ub. roku. Mianowicie w lutym 1937 r. — 135, we wrześniu 1937 r. — 180, w styczniu 1938 r. — 137, a w lutym już 130.

Tonaż uwiązany w Danii przy końcu lutego br. wynosił ogółem 26 statków — 33 tys. TRB, przy końcu stycznia 18 statków — 22 tys. TRB.

NOWA LINIA TALLIN — KOPENHAGA.

W połowie maja rb. zostaje otwarta nowa linia okrętowa towarowa i pasażerska pomiędzy Tallinem a Kopenhagą. Obsługę linii objęła w Tallinie firma maklerska G. Sergo & Co i Tuven & Hageman w Kopenhadze. Komunikacja będzie odbywać się co 10 dni. począwszy od 14 maja z Tallina.

NIEMIECKO - RUMUŃSKA KOMUNIKACJA MORSKA Z DALEKIM WSCHODEM.

Państwowe przedsiębiorstwo żeglugi rumuńskiej „Servicial Maritim Roman" rozpatruje obecnie projekt współpracy z „Norddeutscher Lloyd" polegającej na zorganizowaniu połączenia Dalekiego Wschodu z Morzem Czarnym z przeładunkiem w Port Saidzie.

Przewozami między Dalekim Wschodem a Port Saidem zajęłyby się statki „Norddeutscher Lloyd, a między Port Saidem a Czarnym Morzem statki rumuńskie „Transilvania" i „Besarabia", mające kursować na linii Konstanca — Istambul — Pireus—Beyrouth—Haifa — Aleksandria.

„Transilvanię" i „Besarabię" buduje stocznia duńska Burmeister & Wain, przy czym „Transilvania" jest już spuszczona na wodę.

WZROST RUCHU TRANZYTOWEGO PRZEZ ANTWERPIĘ.

Obrót tranzytowy przez Antwerpię w 1937 roku wyniósł 10,7 mil. ton, wobec 8,5 mil. ton w 1936 roku, tak, że przyrost równa się ca 26 pct. Prawie ¾ ruchu tranzytowego przez port Antwerpii kieruje się do Rzeszy Niemieckiej.

PROJEKT UTWORZENIA Z OSTENDY WOLNEGO PORTU.

Wśród belgijskich kół przemysłowych zostały wszczęte na nowo starania, aby uczynić z Ostendy wolny port. Starania te czynione są w porozumieniu z angielskimi sferami handlowymi, złączonymi interesami z Ostendą. Jak donoszą, starania te mają wszelkie szanse pozytywnego rezultatu.

KANAŁ CERNAVODA — KONSTANCA.

Według oświadczenia rządu rumuńskiego kanał łączący Dunaj z Morzem Czarnym między Cernavoda a Konstancą ma być wykończony w 1944 r. Koszt budowy kanału oblicza się na ok. 400 mil. lei. Stosunkowo niski ten koszt wynika z dość dogodnych dla budowy kanału warunków terenowych. Nowy ten kanał skróci i ułatwi w znacznym stopniu żeglugę na Dunaju.

CO KORZYSTNIEJSZE W EKSPLOATACJI?

Znana angielska Clan Line postanowiła urzeczywistnić idealne warunki konkurencji motorowca z turbinowcem: zamówiła ona na stoczniach dwa statki frachtowe po 10.000 ton nośności, dwuśrubowe, o szybkości 17,5 węzłów każdy. Jeden ze statków będzie turbinowy, drugi będzie miał dwa motory Diesla. Dokładna obserwacja obu statków podczas ich eksploatacji ma odpowiedzieć na ciekawe pytanie o ekonomiczności obu typów napędu okrętowego.

KORZYSTNE WYNIKI EKSPLOATACJI MAŁYCH DUŃSKICH ŻAGLOWCÓW.

Dwa przedsiębiorstwa żeglugi morskiej „Noah" i „Christian", w Svendborgu, których statki dobrze są znane w Gdyni, ogłosiły bardzo korzystne wyniki pracy za rok 1937. Pierwsze towarzystwo miało wpływów brutto, za frachty — 55 tys. koron i wypłaciło udziałowcom 25 proc. dywidendy, drugie — 54 tys. koron wpływów brutto i 15 proc. dywidendy.

CHŁODNICTWO NA STATKACH.

W ostatnich latach daje się zauważyć w Niemczech wzrastające zainteresowanie dla racjonalnego stosowania urządzeń chłodniczych na statkach zarówno marynarki wojennej, jak i handlowej. Oddzielny problem stanowią urządzenia chłodnicze na statkach rybackich. W chwili obecnej 320 niemieckich statków handlowych posiada ogólną pojemność komór chłodniczych ponad 160.000 m^3 98 statków chłodzi całkowicie swój tonaż towarowy, z której to liczby połowa zalicza się do statków chłodniczych, czyniących zadość wszystkim wymaganiom przewozu chłodniczego.

Temperatury stosowane na statkach wahają się od —12° dla mięsa mrożonego, do +12° dla bananów. W granicach tych temperatur można przechowywać produkty w warunkach dla nich najkorzystniejszych, a więc: mięso chłodzone przy —2°, jabłka przy 0 — do +2°, piwo +4 do +6°, świeży drób —2 do —5°, jaja i masło +1°, mleko i chleb +3° itp.

Statki wojenne muszą być wyposażone również w urządzenia chłodnicze zarówno dla magazynowania swych zapasów żywności, jak i na potrzeby szpitalnictwa, a w pewnych warunkach również ze względu na składy amunicji, przewożone na nich, w których temperatura nie może przekroczyć +30° C.

Najbardziej rozpowszechnionym czynnikiem chłodzącym jest dwutlenek węgla, około 75%, reszta zaś przypada na amoniak.

Bliższe dane o chłodnictwie na statkach zawiera specjalna praca z licznymi wykresami, dostępna w Biurze Komitetu Chłodniczego.

WZMOŻONE ZATRUDNIENIE STOCZNI JAPOŃSKICH.

Po przejściowym ograniczeniu pracy w stoczniach japońskich, zaczęły one ostatnio wykazywać szczególną aktywność. Pomimo wysokich cen tonażu i trudności otrzymania w dostatecznej ilości materiału budowlanego stocznie otrzymują zamówienia na wszelkie rodzaje statków. W połowie stycznia stan zamówień oblicza się na 133 statków ogólnej pojemności przeszło 1 mil. ton, w tym 92 towarowce pojemności 620 tys. ton, 12 tankowców pojemności 152 tys. ton, 7 statków do połowów wielorybów pojemności 73 tys. ton i 22 statki towarowo-pasażerskie pojemności 213 tys. ton. Rząd japoński popiera budowę statków, jak np. przy budowie 2 statków pojemności po 26,5 tys. ton każdy kosztem 96 mil. jen, rząd wyraził gotowość zaawansować 60% kosztów budowy.

PORTY ANGIELSKIE W 1937 R.

Tonaż statków na wejściu w żegludze zagranicznej wynosił w 1937 r. ogółem w portach angielskich 94.100 tys. TRN, to znaczy 6% więcej niż w 1936 r. Ruch statków na wejściu z ładunkiem wzrósł o 4,5%, a z balastem o 10,9%. Ruch statków razem na wejściu i wyjściu wykazuje znaczny wzrost, który wynosi ok. 3 mil. ton, albo 4% w porównaniu z 1936 r. Również duży wzrost ruchu statków stwierdza się w żegludze przybrzeżnej. Ruch ten wynosi w 1937 r. 130.598 tys. ton i przekracza rok 1936 o 3,6%.

Rozpatrując ruch statków w poszczególnych portach bez kabotażu, na pierwszym miejscu należy umieścić Londyn z rekordową cyfrą 43 mil. ton (na wyjściu i wejściu, z towarami i pod balastem). Mimo znacznego wzrostu w 1937 r. udział Londynu wśród wszystkich portów angielskich wynosił 17,4%, gdy w roku 1936 — 18%. Tłumaczy się to tym, że równocześnie nastąpił stosunkowo większy wzrost ruchu w innych portach angielskich. Następne miejsce zajmuje Liverpool reprezentujący 11,2% ogólnego ruchu statków wszystkich portów angielskich (1936 — 11,5%) i Southampton, którego udział wynosi 9,6% (1936 — 9,2%). Port Southampton wykazuje najwyższy wzrost ruchu, wynosi on ok. 2 mil. ton i sięga rekordowej cyfry dla portu 23,6 mil. ton. Duży stosunkowo wzrost ruchu statków przybywających pod balastem i wychodzących z węglem wykazują porty południowo-walijskie, zwłaszcza Cardiff.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

ROZSZERZENIE LISTY ARTYKUŁÓW DZIELONYCH REGIONALNIE.

Na listę artykułów dzielonych regionalnie zostały wprowadzone następujące artykuły: poz. t. c. 24 p. 3 — pestki z dyni z Węgier (przeznaczone do konsumcji), poz. t. c. 82 p. 2 — wanilia z Francji i kolonij franc., poz. t. c. 104 p. 2 — rafia z Francji i kolonij franc., poz. t. c. 492 — skóry surowe dla handlu, z kontyngentu ogólnego, poz. t. c. 1143 — motocykle z Niemiec.

STAN LITEWSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Pierwszy kwartał rb. wykazuje znaczny wzrost w litewskich obrotach zagranicznych. Ogólny wywóz wyniósł równowartość 55,6 milionów litów, więcej o 12 milionów niż w pierwszym kwartale roku ubiegłego, ogólny przywóz 49,6 milionów litów, większy o 11 milionów litów. Przewyżka wywozu nad przywozem w pierwszych trzech miesiącach rb. wynosi więc 6 milionów litów.

DOSTAWY WYROBÓW ŻELIWNYCH DO FINLANDII.

Import wyrobów żeliwnych do Finlandii kształtował się w latach 1934—1937 następująco:

Rury żeliwne.

surowe:

		1934	1935	1936	1937
ilość:	kg	58.389	96.034	94.911	807.407
wartość:	Fmk.	196.429	251.552	198.201	2.071.446

obrobione:

		1934	1935	1936	1937
ilość:	kg	191.509	351.707	161.244	1.218.602
wartość:	Fmk.	438.684	938.021	397.222	3.443.167

Części żeliwne.

surowe:

		1934	1935	1936	1937
ilość:	kg	2.225	20.535	79.408	179.497
wartość:	Fmk.	10.405	96.775	183.275	514.498

obrobione:

		1934	1935	1936	1937
ilość:	kg	24.918	148.746	189.437	646.004
wartość:	Fmk.	236.900	1.168.206	771.221	2.357.929

Z Polski importowano w r. 1937:

rur żeliwnych surowych — 245.986 kg, wartości 628.508 Fmk.

rur żeliwnych obrobionych — 343.953 kg, wartości 797.250 Fmk.

części żeliwnych surowych — 27.940 kg, wartości 87.401 Fmk.

części żeliwnych obrobionych — 114.684 kg, wartości 272.544 Fmk.

Cło: Rury żeliwne i części, grubości powyżej 8 mm — poz. 509 Fińskiej T. C. — (1938 r.) Fmk. 0,60 za kg brutto, rury żeliwne i części, grubości poniżej 8 mm — poz. 510 Fińskiej T. C. — (1938) — Fmk. 0,80 za kg brutto.

W Finlandii istnieje tylko jedna fabryka, która wyrabia rury i części żeliwne. Wartość jej produkcji wynosiła:

w r. 1934 — 12.000.300 Fmk.
w r. 1935 — 15.704.100 Fmk.
w r. 1936 — 18.911.300 Fmk.

Brak jeszcze danych za r. 1937, — przypuszczalnie jednak wartość produkcji w tej dziedzinie przekroczyła 20 mil. fmk.

Import radiatorów kształtował się w latach 1934—1937 następująco:

		1934	1935	1936	1937
wartość:	Fmk.	1.252.800	5.246.390	1.778.486	2.818,831
ilość:	kg	258.537	737.454	378.810	927.435

Polska nie figuruje wśród importerów radiatorów do Finlandii.

Finlandia posiada obecnie jedną fabrykę, która wyrabia radiatory. Są to radiatory t. zw. blaszane, których zastosowanie jest obecnie bardzo rozpowszechnione. Produkcja tej fabryki w dziedzinie radiatorów oszacowana była w r. 1934 na 19.939.200 Fmk., zaś w r. 1935 na 25.158.200 Fmk. (wraz z kotłami).

Cło importowe wynosi Fmk. 120 za 100 kg, przy czym Estonia korzysta z automatycznej ulgi celnej — Fmk. 80,— za 100 kg br.

Import sanitarnych wyrobów żeliwnych jest stosunkowo niewielki.

Silny ruch budowlany w ostatnich latach wpłynął na zwiększenie się tak importu, jak i krajowej produkcji w dziedzinie rur i radiatorów. Należy jednak przestrzegać w stosunku do przedsiębiorstw budowlanych, by sprzedaż odbywała się wyłącznie tylko za wykupieniem dokumentów przez bank (Kassa — Dokument).

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

PRZEPISY O IMPORCIE CUKIERKÓW DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Firmy polskie, zainteresowane dostawami cukierków i czekoladek na rynek amerykański, winny zwrócić uwagę na przepisy obowiązujące w Stanach Zjednoczonych A. P. w zakresie importu tych artykułów. Odnośne przepisy zawarte są w t. zw. „Pure Food and Drug Act" (Regulations for the enforcement of the Federal Food and Drug Act, section 7 „In the case of confectionery"). Ustawa wspomniana przewiduje, że wyroby cukiernicze, zawierające jakiekolwiek domieszki chemiczne i alkohol lub cukier (cordials) nie mogą być dopuszczone do konsumcji.

Dodać należy, że przepisy powyższe pochodzą jeszcze z czasów istnienia prohibicji w Stanach Zjednoczonych i mimo jej zniesienia nadal obowiązują bez żadnych zmian. Są one ściśle przestrzegane, toteż dostawy cukierków bądź czekoladek z zawartością likieru lub spirytusu nie mogą mieć miejsca, a żadnych interwencyj w kierunku ich dopuszczenia do obrotu w Stanach Zjednoczonych nie można podejmować.

WARUNKI ZBYTU PRZEWODÓW ELEKTRYCZNYCH W SYRII.

Całkowite zapotrzebowanie Syrii — Libanu na izolowane kable i przewody elektryczne pokrywane jest w drodze dowozu z zagranicy, ponieważ nie są one dotąd wyrabiane na miejscu. Urzędowe dane statystyczne podają za ubiegłe trzy lata następujące cyfry importu wszelkiego rodzaju kabli i przewodów izolowanych:

	1937 r.	1936 r.	1935 r.
Belgia	1.537.460	543.820	530.540
Niemcy	715.300	290.440	363.840
Francja	679.400	493.900	874.920
Włochy	118.960	10.200	8.360
Holandia	54.240	3.160	1.820
Japonia	28.160	5.380	6.290
Austria	9.380	3.460	1.040
Szwecja	4.720	9.600	—
Stany Zjednoczone	4.560	2.160	2.400
Palestyna	3.880	680	—
Egipt	480	3.460	—
W. Brytania	—	15.660	18.760
Z. S. S. R.	—	4.080	—
Czechosłowacja	—	3.500	8.480
Szwajcaria	—	—	11.480
Inne kraje	5.040	9.420	3.580
Razem	3.161.580	1.398.920	1.831.480

Całkowita chłonność rynku wyraża się cyfrą od 300 do 400 ton rocznie, wartości od 500 do 600 tysięcy złotych (gwałtowny wzrost wartości importu w roku 1937 wynikł jedynie wskutek dewaluacji franka francuskiego), przy czym towar dostarczany jest niemal wyłącznie przez Belgię (przeciętnie około 50%). Francję (w dwu ostatnich latach 20%—25%) i Niemcy (około 20%). Na pozostałe kraje przypada znikomy udział.

Struktura rynku libano-syryjskiego ma pewne specyficzne właściwości, wynikające z sytuacji politycznej kraju, będącego pod mandatem francuskim. Największym odbiorcą kabli i przewodów elektrycznych są mianowicie władze wojskowe, które mają w swym zarządzie instalacje telefoniczne i telegraficzne, zużywając poza tym znaczniejsze ilości artykułów elektrotechnicznych przy budowie koszar, aerodromów itp. obiektów wojskowych. Od tempa inwestycyj wojskowych zależy więc przede wszystkim spadek lub wzrost importu. Przy tym zauważyć wypada, że dostawcy francuscy mają przy przetargach sytuację uprzywilejowaną, gdyż ofertom ich przysługuje zazwyczaj preferencja nie tylko w wypadku jednakowych z konkurencją cen, lecz nawet i przy nieco wyższych cenach, o ile różnica nie przekracza 10 proc. Przytoczone wyżej cyfry importu dowodzą, iż wytwórcy belgijscy potrafili się jednak przystosować do tych warunków.

Należy też mieć na uwadze, że elektryfikacja Syrii i Libanu przeprowadzona została przez kapitał francuski i belgijski.

W wolnym handlu znajdują się głównie kable i przewody elektryczne wyrobu belgijskiego i niemieckiego. Szczegółowe dane co do gatunków i rodzajów importowanych artykułów znajdują się w P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 MARCA DO 7 KWIETNIA 1938 R.

BELGIA. Monitor Belgijski z dnia 23 III br. przynosi zmiany w belg. taryfie celnej. M. in. zmieniono stawkę celną w poz. 786 c — tabliczki łupkowe o powierzchni, nie przekraczającej 25 decym. kwadr. — 40 fr. od 100 kg (dotychczas fr. 55,20), dalej w poz. 1155: obuwie gumowe, a) kalosze — 700 fr. od 100 kg (dotychczas fr. 368,—), b) inne, 1. obuwie kąpielowe — bez zmiany, 2. nie wymienione — 700 fr od 100 kg (fr. 460,—).

CHINY. Rząd centralny w Han-Kou wprowadził z dniem 14 III 38 ograniczenia wolnego obrotu dewizowego, przy czym sprzedaż dewiz została skoncentrowana w Banku Centralnym Chińskim z siedzibą w Han-Kou, oraz filią w Hong-Kongu. Poszczególne banki, które chcą zakupić dewizy, muszą postawić odpowiedni wniosek do Banku Centralnego, który po rozpatrzeniu słuszności wniosku przydziela dewizy według obowiązującego kursu. Zarządzenie wspomniane ma na celu ścisłą kontrolę stanu rozporządzalnych dewiz i stabilizację waluty.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 III br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże: pszenica Kc. 22, żyto Kc. 30, jęczmień Kc. 32, owies Kc. 24.

Rozporządzeniem rządu z 18 III br. została z ważnością od 29 III br. wprowadzona za poz. 71 a) czechosłowackiej taryfy celnej następująca uwaga: Konie ciepłokrwiste, starsze niż 2 letnie, przywiezione do końca 1938 r. w ilości maksymalnej 2.500 sztuk, za potwierdzeniem Ministerstwa Rolnictwa — Kc. 500.—.

W ustępie drugim powyższego rozporządzenia podany jest wzór potwierdzenia wydawanego przez Ministerstwo Rolnictwa.

EIRE. Kontyngent w okresie od 1 IV do 30 IX 1938 na obuwie nie gumowe wynosi 271.000 sztuk. kontyngent na czapki, kapelusze i stożki w okresie od 1 IV do 30 VI 38 wynosi 200.000 sztuk.

HOLANDIA. Z dniem 1 marca przedłużony został okres kontyngentowania wwozu pończoch i skarpetek do Holandii. Warunki kontyngentowania są następujące: 60% tuzinów par z okresu bazowego — 1936/37. Bieżący okres kontyngentowania: 1 III 38 — 1 I 1939. Zauważyć należy, że w porównaniu do poprzedniego okresu przydział autonomiczny został powiększony z 40% do 60%: zmieniony został również rok bazowy z 1930/31 na 1936/37.

Z dniem 1 marca br. skontyngentowany został wwóz guzików, obszytych tkaniną bawełnianą lub lnianą. Okres bazowy — 1935/36/37. Przydział autonomiczny wynosi 40% ilości sztuk z okresu bazowego. Bieżący okres kontyngentowania rozciąga się od 1 III do 1 VIII 1938.

NIEMCY. Z dniem 26 III br. towary pochodzenia austriackiego wolne są od cła przy wwozie do Niemiec. Niemniej jednak dokonana być musi odprawa celna i uiszczone dodatkowe opłaty, pobierane prócz ceł, np. podatek konsumcyjny itp. — Zniżki celne, udzielone wzajemnie przez Niemcy i Austrię w układzie z r. 1930 mają w dalszym ciągu zastosowanie wobec państw, z którymi Niemcy mają klauzulę największego uprzywilejowania.

Dnia 1 IV 38 weszły w życie następujące zmiany celne: kartofle dla produkcji krochmalu do 31 V 38 — bez cła, pierze czyszczone — 60 M od 100 kg z tym, że pierze czyszczone importowane w roku bieżącym do 110% ilości wwiezionych w roku 1937 do Niemiec z poszczególnych państw, korzystać będzie z cła 30 M od 100 kg przy przedłożeniu zaświadczeń kontyngentowych, poświadczonych przez niemiecki urząd celny, oraz po porozumieniu Rządu Rzeszy z danym państwem.

NORWEGIA. W norweskim dzienniku urzędowym z dnia 10 III br. ogłoszono zakaz przywozu nasion koniczyny i tymotki, jeśli na przywóz nie wyraziło pisemnej zgody tamt. Ministerstwo Rolnictwa.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z dniem 16 kwietnia br. wchodzą w życie stawki celne umowne, ustalone w układzie handlowym, zawartym między U. S. A.

a Czechosłowacją. Stany Zjednoczone udzieliły Czechosłowacji następujących zniżek celnych: (w nawiasach stawki obecnie obowiązujące):

poz. 212 — artykuły sanitarne z porcelany lub szkła, zwyczajne białe: 30% ad val. (60%), — malowane, kolorowe, emaliowane, złocone, ozdobione itp.: 35% (70%);

poz. 217 — butelki, dzbany, demijohns, flaszki oplecione, ze szkła, puste, o pojemności powyżej 1 pinta: ½ c per lb (1 c per lb);

poz. 218 c — rurki topliwe i sztabki ze szkła dla różnych celów: 40% (65%);

poz. 218 c — pryzmaty, szkło lustrzane i przedmioty z pryzmatu: 30% (60%); cylindry (szkła): 30% (55%), kule i abażury: 45% (70%), świeczniki ścienne, kandelabry i inne świeczniki wyłącznie dla oświetlenia elektrycznego: 30% (60%), — inne: 40% (60%);

poz. 218 d — wszelkie artykuły ze szkła tzw. wykładanego (plated or cased glass, belegtes Glas), składające się z dwu lub więcej warstw jasnych, nieprzeświecających albo pół przeświecających: 45% (60%);

poz. 218 e — butelki i naczynia szklane dla celów kosmetycznych, flakony szklane: 37½% (70%);

poz. 218 f — naczynia stołowe, kuchenne i domowe ze szkła, ozdobione w różny sposób: 50% (60%);

poz. 218 g — naczynia stołowe, kuchenne i domowe ze szkła, prasowane, nieozdobione: 25% (50%);

poz. 219 — szkło cylindrowe (cylinder glass), crown glass, szkło okienne, nie przekraczające 864 cali kwadratowych: $1^1/_8$ c per lb. ($1^{26}/_{64}$ — $1^{62}/_{64}$ c per lb), — powyżej 864 cali kwadr.: 1¾ c per lb. (2¼ — $2^{52}/_{64}$ c per lb.), z zastrzeżeniem, że żadne z powyższych wyrobów nie będzie ważyć więcej niż 16 ani mniej niż 12 uncji na stopę kwadratową i że cło nie będzie niższe niż 30% ad val. (37½%),

poz. 339 — maszynki do mięsa i innych środków żywnościowych: 30% (40%);

poz. 346 — sprzączki do pasków, spodni, odzieży i obuwia w cenie do 20 centów za 100 sztuk: 3½ c od 100 szt. i 10% ad val. (5 c. od 100 szt. i 20% a. v.);

poz. 348 — zamki błyskawiczne i zatrzaski o wartości do 1,66⅔ dolara od sztuki, umieszczone na pasemkach: 35% (60%), nie umieszczone na pasemkach: 30% (55%);

poz. 349 — guziki metalowe z grawurą: 35% (45%); poz. 350 — agrafki: 30% (35%);

poz. 710 — sery owcze i kozie z wyj. Roquefort: 5 c per lb. lecz nie mniej niż 25% ad val. (7 c od lb. lecz nie mniej niż 35%);

poz. 780 — chmiel o wartości powyżej 30 centów od libry: 18 c per lb. (24 c od lb.);

poz. 780 — lupulina: 75 c per lb. (1,5 dol. od lb.);

poz. 910 — bielizna stołowa, bawełniana i wszelkie inne artykuły z damaszku (Damaststoff), o wartości 75 c lub więcej od lb.: 20% (30%);

poz. 911 a — ręczniki, nie frotowe, we wzorze żakardowym, bawełniane z wartością 10 c i powyżej od sztuki: 30% (40%);

poz. 915 — rękawiczki bawełniane lub z innego materiału z włókna roślinnego o wartości 1,50 dol. i więcej za tuzin: 50% (60%);

poz. 1013 — bielizna stołowa (Tafeldamast), lniana o najwyżej 130 nitkach na cal kwadratowy (licząc wszerz i wzdłuż) oraz wszelkie inne towary z wymienionego materiału: 30% (45%);

poz. 1014 — serwetki lniane ze 130 nitkami na cal kwadratowy, licząc wszerz i wzdłuż: 30% (55%);

poz. 1023 — towary lniane osobno nie nazwane: 30% (40%);

poz. 1116/b — dywany szenilowe lub Axminster: 40% (60%);

poz. 1309 — rękawiczki wiązane ze sztucznego jedwabiu lub innych sztucznych tkanin z wartością dol. 1,50 lub więcej za tuzin: 45 c od lb. i 50% ad val. 45 c od lb. i 65%);

poz. 1413 — mapy ścienne na gazety z papieru lub tektury: 17½% (35%); poz. 1503 — perły szklane: 20% (35%); poz. 1503 — korale lub imitacje kamieni szlach.; 25% (45%); poz. 1503 — torebki damskie głównic z korali: 40% (60%);

poz. 1510 — guziki galalitowe o wartości powyżej 60 centów za gros: 35% (45%); guziki drewniane: 35% (45%); guziki szklane: 25% (45%); guziki szklane: 25% (45%);

poz. 1526/a — kapelusze damskie i dziewczęce, stożki z włosia filcowego (velour, suède, soleil) o wartości powyżej 9 dol., a mniej niż 18 dol. od tuzina: 45% (5 dol. do 7 dol. od tuz. plus 25% ad val.);

poz. 1527 c 2 — torebki damskie obsadzane kamieniami półszlachetnymi (chatons): ½ c od sztuki i za każdy cent powyżej 20 centów wartości za tuzin — $^3/_{10}$ centa od tuzina i 25% od wart.;

poz. 1527 c 2 — sprzączki o wartości powyżej 20 centów lecz nie więcej niż 5 dol. za tuzin z metali nieszlachetnych: ½ c od sztuki i za każdy cent powyżej 20 centów od tuzina — $^3/_{10}$ centa od tuzina i 25% ad val.; poz. 1528 — imitacje szlifowanych kamieni szlachetnych i półszlachetnych: 10% (20%); imitacje nie szlifowane kamieni szlachetnych i półszlachetnych: 30% (60%);

poz. 1530/e — obuwie skórzane szyte lub stepowane: 20% (30%); obuwie z podeszwami splecionymi z wierzchem 10% (20%); obuwie wszelkiego rodzaju z wierzchem nie skórzanym z podeszwą skórzaną: 25% (35%); zniżka celna obowiązuje z tym zastrzeżeniem, że import, obuwia czechosłowackiego nie przekroczy 1.5% ogólnej produkcji obuwniczej Stanów, obliczonej na podstawie przeciętnej wytwórczości obuwia w ciągu ubiegłych 5 lat;

poz. 1532/a — rękawiczki skórzane damskie i dziecięce o długości do 12 cali, obszyte (overseamed): 5 dol. od tuzina par, — inne: 5 dol. od tuzina par z dodatkiem 1 dol. od tuzina par, za każdy cal lub ułamek cala powyżej 12 cali długości: 25 ct od tuzina par, z tym, że cło nie będzie niższe w żadnym wypadku od 50% ad val.:

poz. 1544 — różańce, szkaplerze i dewocjonalia zwyczajne w cenie do 1,25 dol. od tuzina: 10% (15%);

poz. 1549/a — ołówki z papieru, drzewa i in. lecz nie z metalu, z grafitem: 50 c od grosa i 15% (50 c od grosa i 30%).

WENEZUELA. Zmienione zostały stawki celne na płótno żaglowe i materiały tekstylne (tkaniny do wyrobu koców oraz ręczników, kołdry pościelowe, worki i ręczniki gotowe).

WĘGRY. Zarządzeniem z dnia 2 III br. dokonano szeregu zmian w taryfie celnej, m. in. dopuszczono do bezcłowego wwozu szereg artykułów za osobnym ze-

zwoleniem i kontrolą. Do artykułów tych należą m. i.: węgiel kostny, wosk pszczelny, wosk sztuczny, mieszanki asfaltowe, odporne na kwasy i mróz, oliwa kamforowa, niektóre środki chemiczne, papier określonego rodzaju, przędza oznaczonego gatunku, kit, blacha żelazna oniklowana; 10% dotychczasowego cła autonomicznego opłacają: jelita sztuczne; 25% stawki celnej podlegają: pewien gatunek tkaniny bawełnianej, pasemka z tkanin bawełnianych, lnianych i innych, olej kamforowy.

WIELKA BRYTANIA. Począwszy od 1 IV br. cło na wyroby żelazne i stalowe, importowane na podstawie licencji, wynosi 10% od wartości.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne. Poważna firma brazylijska interesuje się importem wszelkiego rodzaju produktów chemicznych. P/8914/3F/TC.

Kwas cytrynowy. Firma niemiecka (Hamburg) interesuje się importem wymienionego artykułu. P/8328/47/TC.

Artykuły chemiczne. Firma brazylijska poszukuje dostawców produktów chemicznych używanych w chłodnictwie. P/47/TC.

Taśmy gumowe. Firma turecka poszukuje dostawców wymienionego artykułu. P/7872/59/TC.

Wyroby alkoholowe. Poważna firma amerykańska poszukuje dostawców jarzębiaku. R/7581/32/TC.

Wyroby szklane. Agenturowa firma niemiecka poszukuje w celach eksportu do Australii i Ameryki Południowej, dostawców wszelkiego rodzaju gatunków szkła stołowego. P/8631/63/TC.

Firma kanadyjska interesuje się importem wyrobów szklanych. E/7454/22/TC.

Przedstawicielstwo. — Firma irańska poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie chemikalij techn., farb i lakierów, oraz wyrobów szklanych i fajansowych. P/6715/4C/TC.

Artykuły chemiczne. Poważna firma polska w Argentynie (Buenos Aires) interesuje się objęciem przedstawicielstw w zakresie wszelkiego rodzaju produktów chemicznych. E/7339/19/47/TC.

Chemikalia. Firma kanadyjska interesuje się importem różnego rodzaju artykułów chemicznych. — P/7580/47/TC.

Artykuły farmaceutyczne. Firma portugalska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich w zakresie wszelkiego rodzaju artykułów farmaceutycznych. — P/6981/95/TC.

Wyroby perfumeryjno-kosmetyczne. Firma holenderska poszukuje dostawców wymienionych artykułów. P/6250/4T/TC.

Wyroby gumowe. Firma węgierska poszukuje dostawców gąbek gumowych i artykułów chirurgicznych. P/6023/59/TC.

Potniki gumowe. Istnieje możliwość eksportu na rynek szwedzki potników gumowych do sukien damskich. P/6107/59/TC.

Wyroby fajansowe. Poważna firma kanadyjska, kupująca na własny rachunek i posiadająca własne oddziały sprzedaży w szeregu miast kanadyjskich, interesuje się importem wyrobów fajansowych. — P/5750/65/TC.

Wyroby szklane i fajansowe. Poważna firma kanadyjska poszukuje dostawców tanich wyrobów szklanych i fajansowych. P/7430/63/TC.

Przedstawicielstwo. Firma palestyńska zamierzająca uruchomić oddział w Indiach Brytyjskich poszukuje przedstawicielstw firm polskich w zakresie wszelkiego rodzaju artykułów. P/47/TC.

Skóry. Firma angielska interesuje się importem skór wyprawionych cielęcych, koźlich i zamszowych, do wyrobu papierośnic, portfeli itp. P/7382/58/M.

Konfekcja. Firma kanadyjska pragnie importować na własny rachunek z Polski rękawiczki dziane, obrusy, serwety, laufry, szale, chustki na głowę itp. artykuły oraz guziki metalowe do męskich spodni. — P/7412/46/M.

Płótno gumowe. Firma egipska poszukuje płótna gumowego do wyrobu obuwia tenisowego, w gat. R 401, waga 510 gr. na metr kwadr., szer. 36" i gat. RK402, waga 470 gr., przy tej samej szer. P/7770/3.M./M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

W SPRAWIE KORZYSTANIA Z USŁUG IZBOWEGO BIURA KOLEJOWO-REKLAMACYJNEGO W BYDGOSZCZY.

Taryfy kolejowe zarówno polskie wewnętrzne, jak i w komunikacji międzynarodowej są tak skomplikowane, że dokładna znajomość ich postanowień tworzy obecnie sama w sobie formalnie odrębną gałąź wiedzy, wymagającą specjalnych studiów i długoletniej praktyki dla jej należytego opanowania we wszystkich kierunkach.

Z powyższego wynika, że dostateczna znajomość rzeczy do stwierdzenia, czy opłaty, pobrane za przewóz przesyłek, były należycie

obliczone, a w dalszym ciągu do racjonalnego uzasadnienia i właściwego skierowania reklamacji zarówno co do nadpłat, jak i odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy przesyłek, uszkodzenie ich, brak na wadze i sztuk itd. jest wręcz niemożliwa do zdobycia przez każdego interesanta, korzystającego z usług kolei.

Skomplikowane postanowienia taryfowe, ciągłe zmiany, uzupełnienia i poprawki taryfowe, z których przeprowadzaniem w taryfach nieraz trudno nadążyć, powodują częste pomyłki, popełniane przez pracowników kolejowych przy obliczaniu opłat za przewóz i dodatkowych. Zwłaszcza wprowadzanie nowych wydań taryf (jak np. nowego wydania taryf P. K. P. z 15 III 1936 r. i 15 II 1938 r.) daje powód do licznych pomyłek, przy czym prawdopodobieństwo przemawia za tym, że pomyłki częściej zachodzą na niekorzyść raczej przewożącego towar, aniżeli kolei, gdyż ze względu na swą odpowiedzialność za niedobory personel kolejowy z natury rzeczy przede wszystkim uważa na to, by nie zaliczać za mało.

Nie mogąc skontrolować należytego obliczenia opłat, kupiec względnie przemysłowiec, albo zupełnie rezygnuje z dochodzenia, czy opłaty zostały prawidłowo obliczone, albo też korzysta z pomocy doradców koncesjonowanych lub niekoncesjonowanych biur reklamacyjnych, które nie zawsze stoją na wysokości zadania. Zwłaszcza mniejsze biura reklamacyjne — pragnąc powiększyć swą rentowność — wykorzystują nastawienie klientów (którzy wolą dostać od razu pewne minimum, aniżeli czekać miesiącami na załatwienie przez kolej reklamacji) i zakupują listy przewozowe za opłatą pewnej ryczałtowej zazwyczaj b. niskiej kwoty od listu przewozowego i tą drogą zapewniają sobie prawo do reklamowania nieraz znacznych nadpłat.

Przytoczone powyżej okoliczności zadecydowały o tym, że rozporządzenie Prezydenta R. P. o Izbach Przemysłowo- Handlowych z dnia 15 lipca 1927 r. włączyło do zakresu działania samorządu przemysłowo - handlowego również utrzymywanie biur kolejowo-reklamacyjnych, których publiczno-prawny charakter daje rękojmię, że interes sfer gospodarczych nie będzie narażony na szwank.

Biuro Kolejowo-Reklamacyjne Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni mieści się w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10. Zadaniem tego biura jest bezpłatne sprawdzanie prawidłowości obliczeń należności kolejowych na listach przewozowych. O ile więc obliczenie należności zostało dokonane w sposób prawidłowy, biuro nie pobiera żadnych opłat za skontrolowanie pobranych przez kolej opłat. Natomiast w razie stwierdzonej nadpłaty, Biuro wnosi reklamację do odpowiedniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i pobiera z tego tytułu prowizję, która wynosi 15% od wyreklamowanej kwoty.

Ponieważ reklamacje można wnosić tylko w ciągu 12 miesięcy od dnia opłacenia należności z listów przewozowych, wskazanym byłoby przesyłanie listów przewozowych do sprawdzenia w okresach 6-miesięcznych od daty ich opłacenia.

Listy przewozowe należy przesyłać do biura celem sprawdzenia przy zwyczajnym piśmie bez jakichkolwiek opłat, albowiem Biuro Kolejowo-Reklamacyjne po ujawnieniu nadpłat samo wypełnia odpowiednią deklarację (cesję) i przesyła ją zainteresowanej firmie celem podpisania, a przy tej sposobności informuje, kto ma odnośne oświadczenie podpisać i w jaki znaczek stemplowy zaopatrzyć.

Spodziewać się należy, że firmy okręgu Izby w dobrze zrozumianym interesie własnym będą korzystały w bardziej intensywny sposób z usług izbowego Biura Kolejowo-Reklamacyjnego w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10.

OPŁATY ZA PRZEWÓZ WAGONÓW W PORTACH.

Za przewóz wagonowych przesyłek między poszczególnymi stacjami taryfowymi na obszarze portów Gdyni i Gdańska pobiera się od każdego wagonu, bez względu na ilość załadowanego towaru — zamiast przewoźnego, obliczanego według zasad ogólnych, stawki wyznaczone w § 18 Zeszytu 3 Części II Taryfy Towarowej.

Stawki te zostały z dniem 1 kwietnia rb. poważnie obniżone i wynoszą: za odległość — 1—5 km za wagon o ładowności do 30 ton — zł 5, o ładowności ponad 30 ton — zł 7,5. Na odległość od 6—10 km — zł 10 i zł 15. Na odległość od 11—15 km: zł 15 i zł 22,50. Na odległość ponad 15 km — zł 20 i zł 30.

Stawki powyższe mają zastosowanie do wszelkich przesyłek z wyjątkiem węgla kamiennego, które były lub mają być transportowane drogą morską.

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE ROZPISANE PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGOWĄ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg publiczny na:

1) dostawę 2000 m² płótna workowego,
2) wykonanie i dostawę 2000 szt. płytek żelbetowych.
3) asfaltowanie 2000 m² blach izolacyjnych,
4) naprawy główne (założenie izolacji, przebudowy i wzmocnienie przyczółków itp.) mostów i wiaduktów,

5) wymianę mostownic i dyliny na mostach kolejowych,
6) malowanie około 9.000 ton (89.000 m^2) konstrukcji żelaznych mostów.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 26 kwietnia 1938 r. o godzinie 11,30 w gmachu Dyrekcji.

Oferty należy składać do godziny 11 dnia 26 kwietnia 38 r. do skrzynki ofertowej w gmachu D. O. K. P. w Toruniu lub przesyłać pocztą pod adresem: Wydział Drogowy D. O. K. P. w Toruniu.

Oferty nadesłane przez pocztę po wyznaczonym wyżej terminie będą uznane za spóźnione.

Formularze ofertowe i pełny tekst wezwania do przetargu nabyć można w Dziale Podtorza i Mostów, Wydziału Drogowego, Dyrekcji pokój 420, po wpłaceniu 50 gr za jeden formularz ofertowy wraz z pełnym tekstem wezwania do przetargu.

Informacyj w sprawach związanych z niniejszym przetargiem udziela Kierownik Działu Podtorza i Mostów w gmachu D. O. K. P. pokój 422 od godz. 10—12.

Dopuszczalne jest składanie ofert na część wymienionych robót i dostaw.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo unieważnienia przetargu bez podania motywów, prawo dowolnego wyboru oferenta oraz prawo podziału robót pomiędzy oferentami.

Równocześnie Dyrekcja rozpisała przetarg nieograniczony na dostawy materiałów budowlanych, malowanie około 9.000 t. (89.000 m^2) konstrukcyj żelaznych i naprawy główne 16 mostów kolejowych.

Termin wnoszenia ofert upływa dnia *26 IV 1938 r.* godz. 11. Informacyj udziela Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu pokój 422.

PRZETARG NIEOGRANICZONY ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGU POCZT I TELEGRAFÓW W BYDGOSZCZY.

Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów w Bydgoszczy ogłosiła przetarg nieograniczony:

1) na wykonanie instalacji elektrycznej światła, siły, sygnalizacji dzwonkowej i piorunochronów w budynku teletechnicznym w Starogardzie, w blokach mieszkalnych Nr 2 i 3 oraz na dziedzińcu w Gdyni na Grabówku, oraz
2) na wykonanie urządzenia wentylacyjnego i wodociągowego w pomieszczeniach specjalnego przeznaczenia w powyższych blokach.

Przetarg rozpocznie się w dniu 28 kwietnia 1938 r. o godz. 12 w Oddziale Budowlanym Dyrekcji Okręgu Poczt i Telegrafów w Bydgoszczy, ul. Jagiellońska Nr 6.

Do tego terminu, tj. do godz. 12 dnia 28 IV 1938 r. dopuszczalne jest składanie ofert pisemnych.

Szczegółowe warunki, określające: zakres i jakość robót, formę i sposób składania ofert. wysokość, formę i sposób złożenia wadium i kaucji, terminy rozpoczęcia i ukończenia robót itp. zawarte są w wezwaniu do składania ofert, które otrzymać można bezpłatnie w biurze Oddziału Budowlanego Dyrekcji Okr. P. i T. w Bydgoszczy, pokój Nr 35 w godz. od 10—12 codziennie z wyjątkiem niedziel i dni świątecznych.

We wskazanym wyżej biurze i oznaczonych godzinach interesowani mogą prócz wezwania do składania ofert otrzymać za zwrotem kosztu i przeglądać odpisy projektu, rysunków, opisu technicznego, ofert i umów oraz nabywać po ustalonej cenie egzemplarze przepisów „Ogólne i szczegółowe warunki, obowiązujące przy wykonywaniu robót budowlanych" (III. B. 5) oraz „Szczegółowe przepisy o dostawach i robotach" (IX. G. 2).

Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów zastrzega sobie prawo wyboru z przetargu przedsiębiorcy bez względu na cenę oraz prawo uznania, że przetarg nie dał wyniku.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

BARWIENIE RYB MORSKICH.

Sprawa barwienia ryb znana była u nas dotychczas jedynie z karnych sprawozdań sanitarnych (jak np. sprawa fałszowanych łososi), pomimo ,iż od paru lat odpowiednie czynniki miarodajne walczą o rozwiązanie jej zgodnie z potrzebami naszego przemysłu rybnego. Niestety jak dotychczas zmieniło się w tym kierunku bardzo niewiele, co jednak nie dowodzi, iż sprawa ta nie będzie z czasem załatwiona w myśl interesów naszego rybołówstwa morskiego. Należy przede wszystkim zerwać z niesłusznym poglądem, że barwienie ryb jest niedopuszczalne w pierwszym rzędzie z powodu szkodliwości barwników na zdrowie, a następnie z powodu możliwości ukrycia właściwości ryby lub jej złej jakości. Zarzut pierwszy jest słuszny o tyle, o ile się tyczy barwników rzeczywiście szkodliwych dla zdrowia, jest jednak cały szereg innych barwników, używanych od wielu lat z całym powodzeniem np. przez przemysł rybny niemiecki. będących zupełnie nieszkodliwymi.

Są to w pierwszym rzędzie sztuczne barwniki organiczne t. zw. Teerfarbstoffe, jak np. Eozyna, Erytrozyna, Rose Bengal, Bordeaux,

B. Bordeaux S, Ponceau, Ponceau R, Echtrot, Orange I, Chryzoina, Auramina O, Säure — Fuchsin i wiele innych.

U nas rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych, zabraniające kategorycznie barwienia ryb, wyrobów i konserw rybnych (Dz. Ust. R. P. r. 1930 Nr 5, poz. 45) pozwala jednak na barwienie barwnikami, uznanymi przez wymienione rozporządzenie za nieszkodliwe dla zdrowia, wyrobów z ciasta, wyrobów cukierniczych, przetworów owocowych, naturalnych tłuszczów jadalnych itp.

Barwniki te w wielu wypadkach pokrywają się z barwnikami, używanymi przez przemysł rybny na zachodzie, toteż ograniczenie, zastosowane w tym wypadku do naszego przetwórstwa rybnego wydaje się nam zbędne. Co się tyczy zarzutu, iż barwienie ułatwi powstanie szeregu nadużyć, polegających na ukryciu drogą barwienia właściwości ryby lub jej złej jakości, uważamy go za nieistotny, ze względu na to, że w każdym rodzaju produkcji może zajść nadużycia, obowiązkiem zaś powołanych do tego organów jest te nadużycia tępić, zakaz zaś wydany z tego powodu nie wynagrodzi straty, jaką przez to ponosi przemysł rybny.

Musimy się zgodzić z tym, że barwi się pewne gatunki ryb nie po to, żeby ukryć ich złą jakość, lecz po to, żeby przez estetyczny, apetyczny wygląd ryby zachęcić do jej spożycia. Zresztą barwienie występuje w przetwórstwie rybnym przeważnie albo jako proces równorzędny przy innych procesach, jak to ma miejsce np. przy wyrobie konserw z dorszy, które są przy tym barwione, albo też jako proces wtórny jak np. przy angielskich śledziach t. zw. kippers. Toteż w okresie, kiedy przeprowadza się silną propagandę spożycia ryb, kiedy nasze rybołówstwo morskie zahamowane jest na skutek właśnie niskiego spożycia, należy zmobilizować wszelkie możliwe środki, w celu zachęcenia społeczeństwa do kupowania i spożywania ryb morskich. W akcji tej też w miarę możności należy wykorzystywać doświadczenia takich krajów jak Anglia, Niemcy, Francja, które mają poza sobą długoletnią praktykę w tym kierunku.

Wacław Kozakiewicz.

KRONIKA

POŁOWY MORSKIE W MARCU 1938 R.

W przeciągu mies. marca złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 198.590 kg ryb o wartości zł 99.974,—.

Według poszczególnych gatunków ryb w miesiącu sprawozdawczym połowy przedstawiają się następująco:

łososie	8.960 kg
mielnica	220 kg
troć	80 kg
stornia	43.820 kg
zimnica	720 kg
śledzie morskie	3.330 kg
szproty	1.300 kg
węgorze	500 kg
wątłusze	103.500 kg
węgorzyce	20 kg
sieja	60 kg
certy	2.230 kg
szczupaki	1.530 kg
okonie	740 kg
płotki	15.380 kg
sejdor—modrasz	10.750 kg
hadok—łupacz	4.000 kg
morszczuk	520 kg
różne	930 kg
	198.590 kg

Natomiast podział połowów na poszczególne obwody był następujący:

Hel	33.880 kg,	wart. zł 26.434,—
Gdynia	20.050 kg,	„ „ 7.089,—
Jastarnia	38.270 kg,	„ „ 36.246,—
W. Wieś—Chłapowo—Karwia	5.400 kg,	„ „ 1.134,—
Puck i wioski	5.850 kg,	„ „ 4.393,—
połowy dalsze	76.230 kg,	„ „ 15.226,—
połowy dalekomorskie	18.910 kg,	„ „ 9.452,—
	198.590 kg,	wart. zł 99.974,—

NOTOWANIA CEN RYB W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio za towar oclony i z połowów polskich, w złotych, franco wagon Gdynia:

Polskie połowy „Mewa“: jarmuckie matfull 53 do 54, mleczaki 70, szkockie 1.500/600 K 45, importowane matfull A. T. 53 do 54, *jarmuckie* I trade 63 do 65, II trade 58 do 60, *szkockie* I trade 74 do 77, crownmatis 60 do 65, crownmedium 74 do 75, medium 95 do 100, za 2/2 selected 100—102, large — II trade 65 do 75, *norweskie* maties 45 do 50, SLOO 35 do 38, SLOO stare 28 — 30, VAAR 32 do 34, mleczaki 33, *islandzkie* oryginalne (SIM) 78—80, *holenderskie* matis 60 do 62, smolmatis 60 do 62, matfull 58 do 60. *Importowane norweskie* śledzie mrożone 50 kg zł 23,—.

Ryby z połowów własnych: dorsze sortowane duże (patroszone, ucinane) zł 22,—, dorsze sortowane małe (patroszone, ucinane) zł 20,—, dorsze świeże, patroszone zł 20.—. dorsze świeże islandzkie, patroszone zł 25,—; *dorszowate:* łupacze świeże zł 22,50, szczupak morski świeży mrożony zł 33 do 35; *płastugi* świeże: sole 60, heinbuty 60, flądry duże 22,50, flądry świeże 15,—.

USTALENIE NAZW RYB MORSKICH.

Zapoczątkowane przez prof. Siedleckiego prace nad wybraniem i ustaleniem nazw ryb morskich, dobiegają końca. W najbliższym czasie podamy nazwy ryb, przyjęte zgodnie z duchem języka polskiego, bądź będące w ogólnym użyciu.

RUMUNIA ZAKUPUJE ŚLEDZIE W FINLANDII.

Jak donoszą, jedna z większych firm importowych w Rumunii zakupiła w ostatnim czasie znaczny transport śledzi z Finlandii. Jako port odbiorczy figuruje Galac. Powyższa transakcja wskazuje na niedostateczne wykorzystanie rynków południowej Europy przez polskich importerów, zainteresowanych przeważnie rynkiem wewnętrznym.

NIEMCY O POLSKIM RYBOŁÓWSTWIE W KATTEGACIE.

Jak donosi „Deutsche Fischerei Rundschau" (z dnia 6 kwietnia r. b.), bawił niedawno w Szwecji i Danii kierownik gdyńskiej stoczni rybackiej, ażeby na miejscu zapoznać się z pracami polskiej flotylli rybackiej. Stwierdził przy tej sposobności, że rybacy polscy zżyli się doskonale z warunkami w portach Danii północnej i w Göteborgu. Rybacy polscy przystosowali się już całkowicie do trudnych warunków połowów w Kattegacie i pod tym względem nie ustępują rybakom skandynawskim. Także kutry zbudowane w Polsce okazały się odpowiednimi w wyjątkowo trudnych warunkach, zwłaszcza podczas ostatnich gwałtownych burz. Pochlebną dla polskich rybaków notatkę powtarza również i codzienna prasa niemiecka.

NIEPOMYŚLNE WYNIKI POŁOWÓW PRZY LOFOTACH.

Wynik połowów przy Lofotach wyniósł do początku marca 16,3 milionów kilogramów wątłuszy. O tej porze roku zeszłego wynosiły połowy około 28 milionów kg. Przy połowach jest zatrudnionych obecnie 19.320 rybaków z 5.180 łodziami, wobec 20.757 rybaków z 5.762 łodziami w r. ub. Uzyskana w roku bież. ilość tranu wytapianego wynosi 7.496 hl. wobec 15.435 hl. w r. ub., ilość ikry 14.368 hl. wobec 22.000 hl. w r. 1937.

DOBRE WYNIKI POŁOWÓW ŚLEDZI W NORWEGII.

Jak donoszą z Haugesund wyniki tegorocznego wiosennego połowu śledzi przewyższają ilościowo wyniki rekordowego roku 1936. Na południe od Stad złowiono dotąd 4.250.000 hl. ryb wobec 4.175.000 hl. w r. 1936. Według doniesień z Christiansund także na południowym wybrzeżu Norwegii połowy kształtują się pomyślnie.

RYBACY NIEMIECCY ZBADAJĄ RYBOSTAN W KATTEGACIE.

Za aprobatą i przy poparciu finansowym Rządu Rzeszy wyruszy wkrótce w Sassnitz na Rugii, flotylla złożona z 20—30 kutrów rybackich, zebranych z całego wybrzeża niemieckiego na Bałtyku, celem podjęcia rejsu badawczego na Kattegat. Flotylla ma stwierdzić przy pomocy połowów sieciami ciągnionymi rybostan na obszarze między Szwecją a Jutlandią. Przeprowadzone w czasie podróży badania mają na celu ustalenie rybostanu w Kattegacie.

Rola portów polskiego obszaru celnego w obsłudze przywozu owoców do Polski

Porty polskiego obszaru celnego biorą bardzo poważny udział w obsłudze przywozu owoców do Polski. Udział portów nie jest jednakowy — można powiedzieć, że prawie cały (98,5%) morski import owoców przechodzi przez Gdynię, w bardzo małym stopniu (1,5%) przechodzi przez Gdańsk.

W roku 1937 przez Gdynię przywieziono 78% owoców importowanych ogółem i to zarówno w odniesieniu do ich wagi, jak i wartości. W tymże czasie przez Gdańsk przywieziono 1% ogólnego importu owoców. Ten sam stosunek do ogólnego importu owoców notowany był w roku 1935 — (78%) i 1936 — (73%).

Przywóz owoców przez Gdynię i Gdańsk, jako też ogólny przywóz do Polski przedstawia się następująco (na podstawie publikacyj Głównego Urzędu Statystycznego):

		Waga w 1000 ton	*Wartość w mil. zl*
Polska ogółem	1935	73	35
	1936	59	30
	1937	57	32
Gdynia	1935	57	28
	1936	43	22
	1937	45	25
Gdańsk	1935	1,4	0,8
	1936	0,8	0,5
	1937	0,7	0,4

Jak widzimy 21% przywożonych owoców przychodzi drogą lądową z pominięciem Gdyni i Gdańska. Są to owoce przywożone w pierwszym rzędzie od naszych sąsiadów południowych, jak: jabłka, śliwki, wiśnie i czereśnie, winogrona, morele i brzoskwinie, arbuzy i melony, śliwki suszone, rodzynki, koryntki, figi, skórki pomarańczowe i niektóre inne.

Przejdźmy do zobrazowania importu owoców przez Gdynię i Gdańsk za trzy ostatnie lata.

Naczelnym artykułem w grupie owoców są pomarańcze i mandarynki. W poszczególnych latach przywieziono przez Gdynię:

	Waga w tonach	*Wartość w 1000 zl*
1935	33.221	15.140
1936	25.582	11.999
1937	26.051	13.236

Stanowi to w każdym z lat 99% ogólnego importu pomarańcz do Polski. Pozostałe ok. 1% przechodzi przez Gdańsk. W roku 1937 przywieziono przez Gdańsk 242 tony o wartości 82 tys. złotych.

Drugim kolejnym artykułem są cytryny, przywóz których przez Gdynię kształtował się następująco:

	Waga w tonach	*Wartość w 1000 zl*
1935	12.142	5.208
1936	8.472	4.308
1937	10.526	6.332

W odniesieniu do ogólnego importu cytryn do Polski przez Gdynię przechodzi 99%, a w ostatnim roku 99,6%. Pozostała ilość (jak np. w roku 1937 — 38 ton za 24 tys. zł), przechodził przez Gdańsk.

Owoce pokrewne wyżej wymienionym — grape fruity idą przez Gdynię w 100% (w roku 1935 w 98%, w roku 1936 — w 99%) w następujących partiach:

	Waga w tonach	*Wartość w 1000 zl*
1935	345	201
1936	414	214
1937	836	390

Należy zwrócić uwagę na poważny wzrost przywozu tego towaru do Polski ogółem i przez Gdynię.

Dalsze miejsce zajmuje banan, 100% importu którego idzie przez Gdynię. W poszczególnych latach przywieźliśmy:

	Waga w tonach	*Wartość w 1000 zl*
1935	1.928	978
1936	1.986	1.028
1937	1.965	1.072

Jeszcze jeden owoc w blisko 100% przechodził przez Gdynię — daktyle. Import daktyli nie jest duży. W roku 1937 przywóz przez Gdynię, wynoszący 97% ogólnego przywozu, stanowił 186 ton o wartości 226 tys. zł. W roku poprzednim przywóz był o połowę mniejszy. Bardzo mała partia daktyli — (3 tony za 8 tys. zł) poszła przez Gdańsk.

Są to owoce, import których prawie całkowicie jest obsługiwany przez Gdynię.

Istnieje szereg owoców, które w przeważającym względzie w poważnym stopniu korzystają z Gdyni.

Rodzynki i koryntki przeszło w 4/5 przechodzą przez Gdynię, w pozostałej części przez

Gdańsk. Przywóz tych artykułów przez Gdynię stanowi:

		Waga w tonach	*Wartość w 1000 zł*
Rodzynki			
	1935	1.543	1.036
	1936	1.422	1.080
	1937	1.338	1.226
Koryntki			
	1935	633	422
	1936	647	405
	1937	721	440

Przywóz przez Gdańsk wynosi:

		Waga w tonach	*Wartość w 1000 zł*
Rodzynki			
	1935	220	165
	1936	182	154
	1937	142	131
Koryntki			
	1935	124	87
	1936	121	76
	1937	121	71

Wśród owoców jedynie rodzynki i koryntki w tak wielkich partiach przechodzą przez Gdańsk. % % udział Gdyni i Gdańska w przywozie rodzynek i koryntek jest następujący:

	Gdynia		*Gdańsk*	
	waga	*wartość*	*waga*	*wartość*
Rodzynki				
1935	81%	80%	12%	13%
1936	74%	76%	9%	11%
1937	78%	80%	8%	9%
Koryntki				
1935	77%	77%	15%	16%
1936	82%	82%	15%	15%
1937	85%	86%	14%	14%

W 4/5 przechodzi przez Gdynię również przywóz fig, a w poszczególnych latach wynosi:

		Waga w tonach	*Wartość w 1000 zł*
Gdynia			
	1935	820	401
	1936	746	457
	1937	785	431
Gdańsk			
	1935	32	15
	1936	45	28
	1937	50	24

W relacji % % przywóz fig przez Gdynię wzrasta i w roku 1937 wynosi 80%, gdy w roku 1935 wynosił 72%. Przez Gdańsk przywóz wynosi zaledwie 5% ogólnego importu.

W poważnych ilościach lecz w mniejszej relacji % przywozimy przez Gdynię śliwki suszone.

Import śliwek przez Gdynię w porównaniu z ogólnym przywozem wynosi w roku 1937 41% w odniesieniu do wagi i 38% w odniesieniu do wartości. Dla 2 lat poprzednich cyfry te wynosiły — 1935 — 42% i 42%; 1936 — 37% i 36%. W liczbach bezwzględnych import śliwek suszonych przez Gdynię i Gdańsk przedstawia się jak poniżej:

		Waga w tonach	*Wartość w 1000 zł*
Gdynia			
	1935	2.843	1.861
	1936	2.527	1.270
	1937	2.146	1.228
Gdańsk			
	1935	203	133
	1936	151	76
	1937	75	46

Widzimy, że przywóz śliwek przez oba porty z roku na rok maleje. Przywóz przez Gdańsk stanowi zaledwie 1% ogólnego przywozu.

Obok śliwek suszonych w małych wprawdzie ilościach przywożone są przez Gdynię brzoskwinie i morele suszone. W ogólnym imporcie stanowią one w roku 1937 — 19% w relacji wagowej i 28% wartościowej.

Ogółem przez Gdynię w każdym z lat 1936 i 1937 przywieziono po 14 ton o wartości 25 tys. zł. W roku 1935 przywóz był większy — wynosił 22 tony o wartości 49 tys. zł.

Przywóz jabłek przez Gdynię, zresztą jak i w ogóle do Polski, zmalał bardzo. W roku 1937 przez Gdynię przywieziono 25 ton jabłek o wartości 9 tys. złotych, co stanowi 17% i 11% ogólnego importu jabłek do Polski.

Poza wymienionymi głównymi owocami, przywożonymi do Polski przez Gdynię można wymienić niewielkie ilości przywożonych winogron (w r. 1937 — 70 ton za 103 tys. zł), śliwek świeżych (w r. 1937 — 3 tony za 5 tys. zł), skórek pomarańczowych (w r. 1937 — 6 ton za 6 tys. zł), ananasów w opakowaniu hermetycznym (w r. 1937 — 14 ton za 14 tys. zł) i wreszcie innych konserw (w r. 1937 — 6 ton za 5 tys. zł).

Interesującym jest, jak się ma przywóz owoców przez Gdynię do ogólnego obrotu tego portu. Dla poszczególnych lat przedstawia się on następująco w % %:

	Waga	*Wartość*
1935	7	6
1936	4	4
1937	3	3

Owoce stanowią towar jeden z bardziej szlachetnych. Świadczy o tym fakt, że przeciętna wartość jednostki wagowej owoców przekracza wartość przeciętną jednostki wagowej ogólnego przywozu przez Gdynię. W roku 1937 przeciętna wartość jednej tony owoców stanowi 550 złotych, podczas gdy

przeciętna wartość tony wszystkich towarów importowanych — 490 złotych. W okresie trzech ostatnich lat wartość przeciętna tony owoców wzrastała (1935 — 490 zł, 1936 — 510 zł), podczas gdy przeciętna wartość tony towarów importowanych ogółem malała (1935 — 520 zł, 1936 — 500 zł).

Bolesław Polkowski.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 IV 38 R.)

Obroty w okresie sprawozdawczym zwiększyły się w stosunku do poprzedniego okresu o około 40—50% zależnie od rodzaju przedsiębiorstwa. Kupcy krajowi, którzy do końca marca zajmowali jeszcze stanowisko wyczekujące w pokrywaniu się w towary spożywcze, szczególnie świąteczne, wskutek nadchodzących świąt zmuszeni byli jednak dokonać zakupów odnośnych towarów i posiadać je na składach. Wzmocniło to ruch handlowy w Gdyni, przy czym większość kupców przybywała do Gdyni własnymi środkami lokomocyjnymi, tj. samochodami ciężarowymi, aby tylko móc pokryć się jeszcze na czas w potrzebne artykuły. Ruch ten słabnie jednak z powrotem z uwagi na ostatnie dnie przedświąteczne.

Informacje, jakie ukazały się w niektórych dziennikach prasowych o nastąpić mającej zniżce cła przywozowego na owoce suszone w związku z podpisaniem układu konwencyjnego (taryfowego) polsko-greckiego, wpłynęły bardzo deprymująco na tych importerów, którzy posiadają duże zapasy oclonych sułtanek, koryntek i rodzynek. Importerzy ci zaczęli szybko wyzbywać się odnośnych artykułów po niższych cenach, aby nie narazić się na większe straty z chwilą wprowadzenia w życie odnośnego układu.

Kawa surowa:

Sytuacja w handlu kawą surową nie uległa żadnej zmianie, o ile chodzi o kawy brazylijskie. Zbyt kawy bardzo słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach i na drobne partie. Ceny bez zmiany.

Na rynkach zagranicznych tendencja również słabsza z uwagi na okres świąteczny.

O ile chodzi o kawy niebieskie, tendencja jest nadal mocna. Ceny w dalszym ciągu lekko zwyżkowały. Mianowicie o 5—15 groszy na kg, zależnie od gatunku i pochodzenia kawy. Dowozy kawy niebieskiej są niewystarczające.

Herbata:

Na rynku angielskim tendencja utrzymana. Są wprawdzie pewne wahania cen o 1/4—1/2 d na lbs., ale wahania te nie odgrywają większej roli z uwagi na okres świąteczny.

Na rynku krajowym panuje w handlu hurtowym prawie zupełny spokój. Podaż jest większa od popytu. Zapasy duże. Ceny kształtują się następująco: Sumatra zł 11,70—12,20 za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera, Cejlon zwykły zł 12,00—12,25, Cejlon średni zł 12,30—13,20 zależnie od jakości.

Korzenie:

Na pieprz czarny tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o 10—15 gr na kg. Mocna tendencja wywołana została informacjami o zmniejszeniu kontyngentu przywozowego. Za granicą tendencja słabsza, ceny zniżkowe. Artykuł ten sprzedaje się obecnie po 2,95—3,10 zł za 1 kg loco magazyn importera. Zbyt na pieprz biały słaby. Ceny zniżkowe. Bez zmiany jest sytuacja w handlu cynamonem i pimentem. Na artykuły te zapotrzebowanie bardzo małe. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach i to na drobne ilości. Ceny w dalszym ciągu bez zmiany.

Owoce suszone:

Mocna tendencja o ile chodzi o śliwki suszone amerykańskie utrzymuje się. Dowozy śliwek małe z uwagi na niemożność uzyskania pozwoleń przywozu w trybie normalnym. Pozwolenia przywozu wydawane są jedynie w transakcji wiązanej i to na ilości, mieszczące się w ramach wartości dokonanego eksportu. Ponieważ eksport odbywa się bardzo powoli, pozwoleń przywozu jest brak. Ceny śliwek kształtują się następująco: śliwki workowe od zł 1,43—1,50 za 1 kg towaru oclonego zależnie od gatunku i wielkości śliwek. Towar skrzynkowy jest droższy o 10—15 gr na kg. Ruch w sułtankach, koryntkach i rodzynkach ożywiony z uwagi na ostatni okres przedświąteczny. Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Sułtanki zł 2,10—2,15, koryntki zł 1,15—1,20, rodzynki zł 1,70—1,75. Z uwagi na podpisany układ konwencyjny z Grecją, ceny mają tendencję zniżkową, gdyż stawki celne na dane artykuły zostały układem tym znacznie obniżone.

Masło kakaowe:

Zbyt masła kakaowego średni. Podaż większa od zapotrzebowania. Ceny wahają się od zł 2,70—2,75 za 1 kg towaru oclonego.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 30 marca br. nadszedł do Gdyni s/s „Chorzów“ z transportem 2.500 kg herbaty.

s/s „Hel“ przywiózł do Gdyni dnia 29 marca 6.178 kg herbaty, 2.749 kg ziaren kakaowych, ca 30.000 kg orzechów ziemnych oraz 47.928 kg śliwek suszonych kalifornijskich.

Dnia 3 kwietnia s/s „Ajax“ przywiózł do portu gdyńskiego transport herbaty 3.799 kg.

Również dnia 3 kwietnia nadeszły do Gdyni s/s „Lech“ i „Chorzów“. S/s „Lech“ nadszedł z transportem 30.872 kg herbaty, 7.108 kg kawy i 351 kg imbiru. Na s/s „Chorzów“ nadeszło 6.178 kg herbaty, 6.622 kg ziarna kakaowego, 2.965 kg kakao oraz 1.016 kg korzeni.

s/s „Brageland“ zawinął do Gdyni dnia 9 kwietnia z ładunkiem 29.196 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich wagi 1.109.448 kg.

Dnia 11 kwietnia nadszedł s/s „Baltrover“ i wyładował transport ca 2.500 kg herbaty i 692 kg winogron.

s/s „Canadia“ przywiozła dnia 12 kwietnia 4.500 kg liści bobkowych dla importerów polskich oraz 1.500 kg dla importerów gdańskich.

Dnia 15 kwietnia nadszedł do Gdyni s/s „Gunborg“ z transportem owoców suszonych.

s/s „Scandinavia“ spodziewany jest w Gdyni dnia 19 kwietnia z ładunkiem z Palermo 5.449 skrzyń cytryn i 18 bel suszonych skórek pomarańczowych; z Messyny 1.019 skrzyń cytryn i ca 3.000 kg skórek pomarańczowych; z Catanii 51 skrzyń cytryn.

STAN ZAPASÓW OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH W GDYNI.

Stan zapasów owoców południowych w magazynach portowych w Gdyni przedstawiał się na dzień 15 kwietnia rb. następująco:

pomarańcze włoskie	22.522 skrz.
pomarańcze jaffskie	30.470 skrz.
cytryny	7.047 skrz.
grapefruity	4.914 skrz.
daktyle	20 ton.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W bieżącym okresie sprawozdawczym, tj. od 30 marca do 12 kwietnia urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 7 przetargów, na których wystawiły łącznie 9.750 skrzyń pomarańcz włoskich, 6.311 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 530 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 4.519 skrzyń cytryn włoskich, 500 worków i 25.000 kg w skrzynkach śliwek kalifornijskich suszonych, 100 skrzynek daktyli francuskich, 250 worków koryntek greckich, 20 worków rodzynek greckich i 70 skrzynek sułtanek tureckich.

Z wyszczególnionych powyżej ilości sprzedano: 8.384 skrzyń pomarańcz włoskich w cenie 1,23—1,36 zł 1 kg, 6.011 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 82—95 groszy 1 kg, grapefruity palestyńskie w całości po 29—30 zł skrzynia, 3.160 skrzyń cytryn włoskich po 32—37 zł skrzynia, śliwki kalifornijskie w workach w całości po 1,41—1,46 zł kg, śliwki w skrzynkach również w całości po 1,55—1,58 zł kg, wszystkie daktyle francuskie po 13,50 zł skrzynka, 80 worków koryntek greckich po 1,15 zł za kg, rodzynki greckie w całości po 1,60 zł 1 kg i wszystkie sułtanki tureckie po 1,70 zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
urządziły dnia 31 marca aukcję, na której wystawiły:

1.476 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.050 kl. w cenie 1,31—1,34 zł kg
2.000 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 2.000 skrz. w cenie 0,82—0,95 zł kg
250 worków koryntek greckich — sprzedano 80 work. w cenie 1,15 zł kg
20 worków rodzynek greckich — sprzedano 20 work. w cenie 1,60 zł kg
70 skrzyń sułtanek tureckich — sprzedano 70 skrz. w cenie 1,70 zł kg
25 skrzyń daktyli francuskich — sprzedano 25 skrz. w cenie 13,50 zł skrz.
1.300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.300 skrz. w cenie 33—37 zł skrz.

Na aukcji dnia 4 kwietnia wystawiono:

1.940 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.940 kl. w cenie 1,30—1,35 zł kg
2.000 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 2.000 skrz. w cenie 0,83—0,95 zł kg
430 skrzyń cytryn włoskich — wycofano.

Dnia 7 kwietnia wystawiono do przetargu:

2.114 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 2.114 kl. w cenie 1,25—1,33 zł kg
1.711 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano 1.711 skrz. w cenie 0,83—0,93 zł kg
1.830 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 1.460 skrz. w cenie 32—36 zł skrz.
75 skrzynek daktyli francuskich — sprzedano 75 skrz. w cenie 13,50 zł skrz.

Dnia 11 kwietnia wystawiono:

2.120 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 1.180 kl. w cenie 1,23—1,33 zł kg
959 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 400 skrz. w cenie 34—35,50 zł skrz.
25.000 kg śliwek suszonych kalif. — sprzedano 25.000 kg w cenie 1,55—1,58 zł kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
urządziły aukcję dnia 1 kwietnia wystawiając:

600 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 600 kl. w cenie 1,29—1,30 zł skrz.
300 skrzyń pomarańcz palest. — wycofano.

Dnia 5 kwietnia wystawiono:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 750 kl. w cenie 1,32—1,33 zł kg
300 skrz. pomarańcz palest. — sprzedano 300 skrz. w cenie 0,90 zł kg
130 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano 130 skrz. w cenie 29—30 zł skrz.

Na aukcji dnia 8 kwietnia wystawiono:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 750 kl. w cenie 1,35—1,36 zł kg
300 skrz. grapefruitów palest. Lord — sprzedano 300 skrz. w cenie 27 zł skrz.
100 skrzyń grapefruitów palest. Pardess — sprzedano 25 skrz. w cenie 30 zł skrz.
500 worków śliwek susz. kaliforn. Oregon — sprzedano 500 work. w cenie 1,41—1,46 zł kg.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 kwietnia 1938 r. | NR 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Handel towarowy w porcie gdyńskim

(Referat, wygłoszony na posiedzeniu Komisji Opiniodawczej do Spraw Morskich przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu w dniu 29 kwietnia br.)

I.

Już od kilku lat obserwujemy na terenie Gdyni wzrost wykupywanych świadectw przemysłowych I i II kategorii handlowej, niezależnie od równoczesnego wzrostu ilości wykupywanych świadectw przemysłowych w kategoriach niższych. Mówiąc jednak o handlu towarowym w porcie gdyńskim, ograniczamy uwagę naszą wyłącznie do świadectw przemysłowych I i II kategorii handlowej, których wykupiono:

w roku 1935	I kat. — 21	II kat. — 418
w roku 1936	I kat. — 25	II kat. — 461
w roku 1937	I kat. — 31	II kat. — 466[1])

Z powyższych ilości przedsiębiorstw handlowych musimy dla naszych rozważań wyodrębnić te przedsiębiorstwa, które uczestniczą w naszym handlu zagranicznym, zajmując się eksportem i importem. Takich przedsiębiorstw mieliśmy w porcie z dniem 1 marca br. 81, podczas gdy jeszcze w połowie 1936 r. było ich tylko 55.[2])

Można zatem w odniesieniu do tych przedsiębiorstw stwierdzić tendencję rozwojową, jakkolwiek rozwój ten nie jest dostateczny jak na stosunki portowe.

Dla oceny wielkości poszczególnych przedsiębiorstw bierzemy pod uwagę osiągnięte przez nie obroty w roku 1937. Na tej podstawie stwierdzić możemy, że spośród istniejących w porcie gdyńskim przedsiębiorstw osiągnęły w roku 1937

3 przedsiębiorstwa, obroty roczne ponad 10 mil. zł,

5 przedsiębiorstw, obroty roczne od 5—10 mil. zł,

8 przedsiębiorstw, obroty roczne od 2—5 mil. zł,

14 przedsiębiorstw, obroty roczne od 1 — 2 mil. zł.

Mamy zatem obecnie w porcie gdyńskim zaledwie 30 przedsiębiorstw, które zasługują na zaszeregowanie ich do poważniejszych. Reszta przedsiębiorstw, aczkolwiek czynnych w eksporcie względnie imporcie, osiąga obroty poniżej 1 mil. zł rocznie i dlatego nie odgrywa jeszcze poważniejszej roli w rozwoju handlu towarowego w porcie. Ich istnienie natomiast na terenie portu świadczy o nieuporządkowaniu szeregu branż w naszym handlu zagranicznym, tak samo zresztą, jak to ma miejsce

---

[1]) **Zestawienie wykupywanych świadectw przemysłowych w Gdyni.**

kat. handl.	1935	1936	1937
I	21	25	31
II	418	461	466
III	857	968	1023
IV	1430	1693	1747
kat. przem.			
I	2	1	1
II	1	1	—
III	2	1	5
IV	13	10	5
V	28	30	34
VI	32	36	41
VII	81	83	99
VIII	1058	1234	1384

[2]) Porównać „Zagadnienie handlu w porcie gdyńskim", dr J. Kulikowski, Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Nr 19 z roku 1936.

w zapleczu. Rozproszkowanie tego handlu na dużą ilość małych przedsiębiorstw stanowi niewątpliwie czynnik hamujący w rozwoju i pracy omawianego handlu. Odnośnie większych przedsiębiorstw handlowych w porcie gdyńskim można jeszcze zaznaczyć, że znaczniejsza ich część poczyniła na terenie portu inwestycje, wiążąc się tym samym na trwałe z rozwojem i pracą portu gdyńskiego.[3])

Fakt stałego rozwoju handlu towarowego w porcie gdyńskim potwierdza poza tym stałe zwiększanie się obrotów, osiąganych przez poszczególne branże. Zestawienia, sporządzone przez biuro Izby, wykazują za ostatnie 2 lata następujące obroty handlu towarowego w porcie gdyńskim.

Branża	Obroty roczne 1936	1937
kol.-spożywcza	38.598.202,38	42.533.733.16
owoców poł., świeżych i suszonych	14.978.722,88	15.655.116,72
śledzie — handel	8.617.758,40	11.397.131,91
śledzie — połowy	3.363.000.00	5.290.910.57
ryby	1.202.242,83	1.186.607,89
skóry surowe	7.090.636.12	9.349.337,05
jelita	392.972.63	427.731,52
tłuszcze, oleje różne	13.527.407,22	23.398.449,95
chemikalia	306.335.46	543.877,20
bawełna	13.449.022,14	19.386.403,05
złom	949.952,07	2.702.906,65
drzewo	20.392.200,00	18.421.600.00
zaopatrywanie okrętów	2.443.142,00	3.828.734,00
węgiel bunkrowy	3.446.000,00	7.903.000,00
różne	1.956.000,00	2.333.000.00
ogółem	136.913.814,13	164.386.361.67

Brak danych statystycznych za ostatnie 2 lata o wysokości opodatkowanych obrotów na terenie Gdyni nie pozwala nam na wykazanie pozycji, jaką wyżej podane ogólne cyfry obrotu towarowego w porcie gdyńskim zajmują do całości obrotów życia gospodarczego Gdyni. Pewnym ułatwieniem orientacyjnym w tym względzie mogą być ogólne obroty gdyńskie z r. 1935, które wynosiły 263 mil. zł.[4])

II.

Przechodząc do zilustrowania pozycji, zajmowanej przez handel towarowy w porcie gdyńskim w odniesieniu do eksportu, możemy stwierdzić, że odnośne przedsiębiorstwa gdyńskie wyeksportowały w r. 1936 za zł 34.832.000, w roku 1937 za zł 37.732.000. Stosunek cyfr tych do ogólnego wywozu z Polski wynosił w roku 1936 — 3.4%, w roku 1937 — 3.1%, w stosunku natomiast do wywozu, dokonanego przez port gdyński, w roku 1936 — 9,4%, w roku 1937 — 7,9%.

Podział na poszczególne branże daje nam następujący obraz działalności eksportowej firm gdyńskich:

	1936	1937
Wytwory pochodzenia roślinnego	3.014.400	1.983.200
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	328.700	141.800
Tłuszcze i oleje pochodzenia roślinnego	1.806.300	1.482.500
Przetwory spożywcze	143.500	323.300
Skóry	1.256.100	3.212.000
Wyroby włókiennicze	—	270.600
Drzewo i wyroby drzewne	20.392.200	18.443.100
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	142.000
Zaopatrywanie okrętów:		
a) bunkier	3.446.000	7.903.000
b) artykuły żywn. i techniczne	2.443.100	3.828.800
Razem	34.832.300	37.732.300

Oprócz pozycji, osiągniętej przy eksporcie drewna, drugą z rzędu pozycję zajmuje branża zaopatryw. okrętów w bunkier, artykuły żywnościowe i techniczne, które osiągnęły obrót w roku 1936 w wysokości zł 7.891.100, w roku 1937 w wysokości zł 11.733.800.—. Przy tej sposobności warto zaznaczyć, że branża zaopatrywania okrętów jest nie tylko typowo portowym handlem towarowym, ale, że branża ta, po należytym jej zorganizowaniu, rozwija się pomyślnie i zyskuje coraz to nowe możliwości rozwoju. Stanowi ona także podstawę do nowych eksportów, jak np. konserw warzywnych, owocowych, przetworów mięsnych, konserw rybnych itp.

Z kolei, co do wielkości, występuje eksport skór surowych, który w roku 1937 zwiększył się prawie trzykrotnie w porównaniu z rokiem 1936 (zł 1.256.100 i zł 3.212.000). Gdynia stała się obok Warszawy drugim z kolei największym ośrodkiem eksportu skór surowych.[5])

Na uwagę zasługują także poczynania, podjęte przez gdyńskie przedsiębiorstwa w zakresie eksportu ziemiopłodów, przy czym na pierwsze miejsce wybija się eksport ziemniaków na rynki Ameryki Południowej, t. j. Argentyny i Brazylii. W roku bieżącym zapowiada się kilkakrotne zwiększenie dotychczasowego eksportu ziemniaków.

Istniejący w porcie przemysł przetwórczy przedstawia również poważne możliwości eksportowe dla pasz treściwych, tłuszczów i olejów pochodzenia roślinnego. Wreszcie spodziewać się można, że i rozbudowany w Gdyni i na Wybrzeżu przemysł przetwórczy rybny odegra większą rolę w eksporcie konserw rybnych.

[3]) Wymieniamy tylko dla przykładu magazyny i biura „Aukcyj Owocowych", firm: „Fetter", „Emteha", „Społem", „Bananas", „Barcikowski". Również Zakłady Przemysłowe „Union" i „Łuszczarnie Ryżu" biorą bezpośredni udział w naszym handlu zamorskim.

[4]) Rocznik Statystyczny Gdyni 1936/37, stronica 61.

[5]) W roku 1937 ogólnopolski wywóz skór surowych wyniósł 21.981.000 zł, w tym firmy gdyńskie wywiozły za złotych 3.212.000, co wynosi prawie 15% całego eksportu z Polski.

Eksport ten zapowiadał się pomyślnie, szczególnie w obrotach wiązanych, lecz w roku 1937 doznał załamania z powodu katastrofalnego braku surowca. Była to jednak przerwa o charakterze przejściowym.

Zainteresowanie się eksportem przez przedsiębiorstwa handlowe w Gdyni jest stosunkowo świeżej daty. Najpierw rozwinął się bowiem w porcie handel importowy, a zwrócenie uwagi na eksport i powstawanie firm eksportowych jest przede wszystkim wynikiem silniejszego powiązania i uzależnienia importu od eksportu, jakie cechuje naszą politykę handlową lat ostatnich, a dopiero w drugim rzędzie samodzielnej inicjatywy. Niemniej jednak obecna tendencja do wzrostu akcji eksportowej przedsiębiorstw gdyńskich jest zupełnie wyraźna.

Ilość przedsiębiorstw, które w Gdyni trudniły się eksportem, wynosiła z końcem marca br. 33, w tym przedsiębiorstw, zajmujących się wyłącznie tylko eksportem 10, a zajmujących się eksportem i importem 23. Coraz konkretniejsze jest też zainteresowanie się Gdynią niektórych przedsiębiorstw eksportowych, osiadłych dotychczas na terenie portu gdańskiego. Niewątpliwie też w ciągu roku bieżącego nastąpi jeszcze zwiększenie ilości gdyńskich przedsiębiorstw eksportowych.

III.

Praca handlowa firm gdyńskich w odniesieniu do importu przedstawia się w porównaniu z eksportem znacznie poważniej. Z wyżej przytoczonych ogólnych obrotów handlowych przypada na import w roku 1936 — około 75%, a w roku 1937 — około 77%.

Jeżeli zwróci się uwagę na statystykę przeładunków towarowych obydwu portów p. o. c., to widzimy, że port gdyński zajmuje w imporcie wielu artykułów dominujące względnie bardzo poważne stanowisko. Toteż zrozumiałą jest rzeczą, że i handel towarami importowymi rozwinął się w porcie do pokaźnych rozmiarów. Ponadto sprzyjało rozwojowi tego handlu w porcie istnienie niektórych dużych placówek przemysłowych, powstanie aukcyj owocowych, arbitraży, rozwój banków i rozbudowa instytucji rzeczoznawców towarowych.[6])

Przez podkreślenie tej okoliczności nie pragnę jednakże wywołać wrażenia, że handel towarowy w porcie gdyńskim jest następstwem powstania wymienionych instytucyj. Proces rozwoju był bowiem odwrotny. Handel importowy powstał dzięki silnemu naporowi kupiectwa na Gdynię, w przeciwieństwie do handlu eksportowego, a instytucje pomocnicze powstawały dopiero po ujawnieniu odnośnych potrzeb handlu.

Udział gdyńskiego handlu towarowego w stosunku do ogólno-polskiego importu przedstawia się na przestrzeni ostatnich kilku lat następująco:

przy imporcie owoców świeżych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 42%,

przy imporcie owoców suszonych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 48%,

przy imporcie bananów w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 100%,

przy imporcie kawy w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 12,3%,

przy imporcie herbaty w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 8%,

przy imporcie ziarna kakaowego w ostatnich 4 latach przeciętnie ok. 13,2%,

przy imporcie masła kakaowego w ostatnich 4 latach przeciętnie ok. 6,6%,

przy imporcie korzeni w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 20%,

przy imporcie tłuszczów technicznych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 1,4%,

przy imporcie skór surowych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 8,3%,

przy imporcie bawełny w ostatnich 4 latach przeciętnie ok. 20%,

przy imporcie jelit w ostatnich 2 latach przeciętnie ok. 8%,

przy imporcie śledzi solonych w ostatnich 3 latach przeciętnie ok. 37%,

przy imporcie śledzi świeżych i mrożonych w ostatnich 2 latach przeciętnie ok. 75%,

przy imporcie ryżu w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 34%,

przy imporcie nasion oleistych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 55%,

przy imporcie złomu żelaznego w ostatnich 2 latach przeciętnie ok. 2,1%.

Z powyższego zestawienia widać, że stosunkowo najsilniej reprezentowany jest handel owocami, następnie śledziami. przetworami nasion oleistych i ryżem (tych dwóch ostatnich artykułów przerabianych z surowców im-

---

[6]) Pomocniczy aparat dla handlu towarowego w porcie gdyńskim przedstawia się w ogólnych zarysach następująco:

Ilość banków osiadłych obecnie w Gdyni wynosi 11. Ich obroty wynosiły w przybliżeniu w roku 1936 dwa miliardy złotych, a w roku 1937 — 2,5 miliardów złotych.

Arbitraż dla skór surowych został uruchomiony 1 grudnia 1937 r. Arbitraż dla bawełny zostanie uruchomiony we własnym gmachu w sierpniu 1938 r. Niezależnie jednak od tego powstało przed trzema laty Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną, którego działalność w porcie gdyńskim posiada duże znaczenie. Zrzeszenie bowiem wspólnie z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni uregulowało sprawę kształcenia rzeczoznawców, niezbędnych dla klasyfikowania bawełny. Dnia 23 III 1938 r. odbył się egzamin pierwszych polskich kiperów bawełnianych w ilości 21. Z funduszu stypendialnego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wykształcono za granicą 5 klasyfikatorów dla bawełny, a kształcenie dalszych kandydatów na klasyfikatorów jest w toku.

Lista rzeczoznawców portowych, ustanowionych przez Izbę Przemysłowo-Handlową obejmuje: 8 rzeczoznawców wagi i ilości towarów, 23 rzeczoznawców branżowych i 10 próbobiorców.

Aukcje Owocowe powstały w Gdyni w r. 1933. Transakcje, dokonywane na aukcjach, są obecnie miarodajnym regulatorem cen na rynku owocowym w Polsce.

portowanych przez gdyńskie zakłady przemysłowe). Na podkreślenie zasługuje także handel bawełną, który w ostatnim roku objął już 25% ogólnopolskiego importu i wykazuje tendencję do dalszego wzrostu.

Wymieniony handel obejmuje całość handlu bawełną w Polsce. Ważny jest także handel importowy skór surowych, który również wzrasta i osiągnął w ostatnim roku 13% w stosunku do ogólnopolskiego importu. W tej branży zajmuje handel gdyński dominującą pozycję z uwagi na to, że kontyngent handlowy na skóry surowe wynosił do końca 1937 r. — 14% całego importu (obecnie został zwiększony do 17%). Silny wzrost handlu śledziowego w Gdyni, który w roku 1937 objął już 42,2% ogólnego importu do Polski, rokuje Gdyni wyrównanie pozycji tego handlu w stosunku do Gdańska. Również branża kolonialna, z wyjątkiem kawy i herbaty, rozwija się w porcie gdyńskim pomyślnie, o ile to naturalnie w ramach reglamentacji importu jest możliwe. Odnośnie natomiast handlu kawą i herbatą jest Gdynia wyraźnie upośledzona tak w stosunku do ogólnopolskiego importu, jako też w stosunku do Gdańska. Udział importerów gdańskich w kontyngentach przywozowych kawy wynosi 35,5 procent, importerów warszawskich 32%, a gdyńskich tylko 7%. W kontyngentach importowych herbaty partycypują importerzy gdańscy w wysokości 32%, importerzy warszawscy w wysokości 36, a gdyńscy tylko w wysokości 3,8%. Osiągnięcie przez handel gdyński większego udziału w handlu, niż to wynika z przydziału kontyngentów, świadczy, że handel ten realizuje obce zezwolenia przywozowe, co naturalnie połączone jest z dodatkowym obciążaniem jego transakcyj. Tak niepożądana sytuacja dla firm gdyńskich w handlu kawą i herbatą ma swoje źródło po części w polityce kontyngentowej Centrali Importu Kawy.

Handlem importowym zajmuje się na terenie Gdyni ogółem 71 przedsiębiorstw, w tym importem wyłącznie 48, importem i eksportem 23.[7])

[7]) **Liczba przedsiębiorstw** (stan na 1 III 1938 r.)

Branża	Ogółem	w tym			w tym		
		bip	h	p	eii	e	i
Ogółem . . .	81	6	68	7	23	10	48
kolonialno-spożywcza . .	14	2	11	1	2	—	12
owoców połudn. świeżych i suszonych	18	—	18	—	2	-	16
śledzie — handel	11	2	9	—	4		7
śledzie — połowy	4	—	—	4	1	—	3
ryby	2	—	2	—	1	—	1
skóry surowe	6	—	6	—	5	—	1
jelita	3	—	3	—	1	—	2
tłuszcze, oleje różne . . .	4	—	3	1	1	1	2
chemikalia	2	—	2	—	2	—	—
bawełna	3	—	3	—	1	—	2
złom	2	—	2	—	1	—	1
drzewo	2	1	1	—	—	2	—
zaopatrywanie okrętów .	5	—	5	—	1	4	—
różne	5	1	3	1	1	3	1

h — handlowe, p — przemysłowe, e — eksportujące, i — importujące.

W zakresie handlu tranzytowego zdołała dotychczas dokonać pewnych transakcyj tylko branża śledziowa, reeksportując w roku 1937 około 1.500 beczek śledzi do Rumunii i Czechosłowacji. Przeszkodą w rozwoju handlu tranzytowego są trudności dewizowe odnośnych krajów, jako też nasze przepisy podatkowe. Obecnie są w toku intensywne starania o tranzyt skór surowych.

IV.

Przedstawiony tu obraz handlu towarowego w porcie gdyńskim nie pozwala na oddanie się złudzeniu, że Gdynia jest już obecnie tym dużym ośrodkiem handlu międzynarodowego, jakim z racji swojej roli w życiu gospodarczym kraju być powinna. Owe 136 względnie 164 mil. złotych obrotów handlu towarowego gdyńskiego stanowią w odniesieniu do ogólnej wartości naszego handlu zagranicznego w ostatnich dwóch latach niecałe 7%. Wypada też następnie stwierdzić, że i w stosunku do wielkości obrotów towarowych, obsługiwanych przez Gdynię w naszej wymianie zagranicznej, udział gdyńskiego handlu towarowego jest nikły.

Niezależnie od tego, że początki handlu towarowego w porcie gdyńskim przypadły na okres ogólnego kryzysu gospodarczego i że obecnie handel ten rozwijać się może tylko w ramach, jakie dlań zakreśla obecny system całkowitej reglamentacji przywozu i kontroli eksportu, jako też ograniczeń dewizowych, znajduje się ten handel w niebywale trudnej sytuacji, będącej rezultatem nastawienia przemysłu i jego dążeń do wyeliminowania pośrednictwa handlowego zarówno przy eksporcie swych wyrobów, jak i przy zakupie surowców. Wzmiankowana tendencja eliminowania handlu przy imporcie wyraża się np. w tym, że przemysł domaga się coraz większego udziału w kontyngentach przywozowych. W tych warunkach zrozumiałą się staje rzeczą, dlaczego tendencje rozwojowe działalności gdyńskich przedsiębiorstw ujawniać się mogą głównie tylko przy eksporcie produktów rolnictwa względnie własnych produktów przedsiębiorstw przemysłowych, osiadłych w porcie.

W Gdyni brak także handlu agenturowo-eksportowego, pracującego na prowizję. Przyczyną tego zjawiska jest niekorzystne opodatkowanie, które dla transakcyj prowizyjnych do końca roku 1938 wynosi 6%. Podatek obrotowy utrudnia także t. zw. eksport pośredni. Aby uniknąć podwójnego opodatkowania, musi kupiec-eksporter polecić fabrykantowi wysyłkę pod adresem swego odbiorcy zagranicznego, co przemysł może wykorzystać dla wejścia w bezpośredni kontakt z odbiorcą, eliminując kupca, który przeprowadził całą pracę przygotowawczą.[8])

[8]) Patrz „Zagadnienie handlu w porcie gdyńskim" Dr J. Kulikowski — Biuletyn Izby 19/36.

Oprócz tych trudności ogólnych istnieje dla rozwoju handlu w porcie gdyńskim szereg trudności lokalnych, a mianowicie większe oddalenie od producenta i złączone z tym większe koszty porozumiewania się, — uciążliwa komunikacja z zapleczem, — niedostateczne jeszcze ciągle połączenia telefoniczne z większymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi, — trudności, wynikające z konieczności załatwiania przy obecnej centralizacji wszystkich spraw, związanych z premiowaniem, podziałem kontyngentów eksportowych, kompensatą lub clearingem — w Warszawie.

Jeżeli chodzi o transakcje, złączone z importem towarów, to tu również działają hamująco wyżej wymienione trudności. Poza tym utrudniają rozwój dużego hurtowego handlu w porcie gdyńskim:

1) Brak składów konsygnacyjnych w odniesieniu do niektórych surowców, jak np. surowce włókiennicze (w Gdyni istnieją składy konsygnacyjne dla bawełny), tłuszcze zwierzęce i roślinne, korzenie, kauczuk, garbniki, skóry surowe, drewna szlachetne, metale itp. Powstanie takich składów uwarunkowane jest stworzeniem odpowiednich warunków pod względem kredytu towarowego, transportu morskiego, zliberalizowania reglamentacji towarowej i dewizowej i in.[9])

2) Silne rozproszkowanie kontyngentów przywozowych na importerów drobnych, którzy, nie docierając bezpośrednio do zagranicznego eksportera, posługują się ajentami zagranicznymi, powodują zwyżkę cen na artykuły importowane do Polski i dezorganizują rynek krajowy, przyczyniając się do jego przesycenia towarami importowanymi w pewnych okresach.

3) Niewprowadzenie dotychczas w życie preferencyj celnych i kontyngentowych dla przedsiębiorstw w Gdyni. W tej sprawie powołuję się na referat przedstawiciela Związku Izb, wygłoszony na Komisji Opiniodawczej w połowie (maj wzgl. czerwiec) 1936 roku, w którym wysunięto koncepcję ulg celnych i kontyngentów specjalnych dla poważnych przedsiębiorstw, przyczyniających się do rozwoju handlowego portu i kontyngentów wyrównawczych dla handlu tranzytowego.

W ostatnich dwóch latach uzyskał handel towarowy w porcie gdyńskim nowe szanse rozwoju dzięki znowelizowaniu ustawy o ulgach podatkowych dla Gdyni oraz częściowej decentralizacji systemu podziału kontyngentów przywozowych. Zrealizowanie natomiast preferencyjnego programu w odniesieniu do cła i kontyngentów przywozowych, byłoby nowym, potężnym impulsem dla rozwoju handlu towarowego w naszym porcie.

Na korzyść tego handlu trzeba jeszcze dodać, że w ostatnim czasie widoczna jest segregacja portowych firm handlowych na importowe w ścisłym tego słowa znaczeniu i hurtowe, współpracujące z importerami, a ograniczające się do hurtowej dystrybucji towarów na rynku wewnętrznym. Ta konsolidacja pod względem hierarchii zasięgu wpływów i stosunków handlowych jest bezwzględnie objawem zdrowym.

Wreszcie w ostatn. 2 latach wykazuje realne zainteresowanie handlem towarow. w porcie gdyńskim kupiectwo chrześcijańskie najbliższego zaplecza portu, tj. Pomorza i Poznańskiego. Proces ten zapoczątkowany został powstaniem trzech poważnych przedsiębiorstw rdzennie polskich i niewątpliwie, przy odpowiednim poparciu ze strony kompetentnych czynników, wykazywać będzie dalsze postępy.

Mówiąc o handlu towarowym w porcie gdyńskim, uważam jeszcze za konieczne podkreślić jego znaczenie dla umocnienia i utrwalenia stanowiska portu gdyńskiego w rzędzie portów Bałtyku. Są dwa czynniki, które decydują o trwałości i ciągłości znaczenia gospodarczego portów, a mianowicie rozbudowany przemysł w obrębie portu względnie jego bezpośrednim otoczeniu i duży handel towarowy. Inne czynniki mają mniej lub więcej trwałe znaczenie, ich wpływ zależny jest od tendencyj politycznych i wahań koniunktury gospodarczej. Przemysł i handel w porcie natomiast stanowią trwałą podstawę dla przeładunków portowych i zatrudnienia własnej floty handlowej.

Wpływy portu jako ośrodka dużego handlu są równocześnie decydujące dla jego pozycji w stosunku do państw ościennych i dla rozwiązania, tak nas bardzo interesującego, problemu tranzytu w sensie zarówno samego transportu jak i handlu.

Te momenty, oprócz względów prestiżowych i wielu innych, o doniosłym znaczeniu dla uregulowania stosunków w naszym handlu zagranicznym, są niewątpliwie dostatecznym powodem, aby zagadnienie handlu towarowego w porcie gdyńskim było przedmiotem stałego zainteresowania wszystkich czynników miarodajnych i aby rozwiązanie tego problemu weszło w ramy pewnego określonego i generalnego programu.

Józef Karczyński.

9) Porównaj „Zagadnienie konsygnacji towarów w porcie gdyńskim“ Dr Władysław Smoleń, Biuletyn Izby Nr 6/37.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 21 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Podczas posiedzenia tego dyrektor Izby dr J. Kulikowski złożył sprawozdanie o bieżących pracach Izby, przy czym przedstawił szczegółowo sprawę opracowywania przez Izbę zagadnienia powstania i rozwoju rodzimego przemysłu budowy okrętów i przygotowania przemysłu wewnątrz kraju w zakresie dostaw materiałów i części do budowy statków na stoczniach polskich. Ponieważ takie ujęcie zagadnienia ma szersze znaczenie, będzie ono przedmiotem specjalnego referatu, jaki Izba ma przedstawić na najbliższe Ogólne Zebranie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Poznaniu w dniu 7 maja rb. Dyrektor Kulikowski przedstawił następnie wyniki prac nad badaniami, przeprowadzonymi przez Izbę w zakresie organizacji handlu wewnętrznego w poszczególnych branżach. Ostatnio zakończone badania dotyczyły handlu węglem. W dalszym ciągu swego sprawozdania Dyrektor Kulikowski omówił prace Izby w zakresie organizacji handlu importowego skórami surowymi i wreszcie przedstawił projekt prac Izby na terenie nowoprzyłączonych do województwa pomorskiego powiatów, które poprzednio należały do województwa warszawskiego, a pod względem organizacji gospodarczej wchodziły do okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie. W związku z tą sprawą Prezydium ustaliło, że odnośnymi pracami będzie się przede wszystkim zajmowała Ekspozytura Izby w Bydgoszczy, jako placówka bliżej położona do nowych części okręgu Izby i mająca dzięki temu ułatwioną możność nawiązania kontaktów z tamtejszymi sferami gospodarczymi.

W dalszym ciągu Prezydium zaznajomiło się ze sprawą utworzenia placówki powierniczo-eksportowej w Grudziądzu, mającej na celu organizację eksportu produkcji drobnych przemysłowców i rzemieślników. W związku z tym Prezydium uchwaliło poprzeć finansowo poczynania w tym kierunku, wychodząc z założenia, że tego rodzaju placówka może przyczynić się poważnie do podniesienia eksportu wspomnianej produkcji.

Wreszcie Prezydium wysłuchało sprawozdania z posiedzeń Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, ostatnio odbytych w Katowicach i Sosnowcu oraz, po rozpatrzeniu porządku obrad Ogólnego Zebrania Związku Izb w Poznaniu w dniu 7 maja rb. ustaliło, że na tym zebraniu Izbę reprezentować będą Prezes Izby p. Stanisław Tor oraz Wiceprezesi Inż. A. Dziedziul i dr K. Kasperowicz.

USTĄPIENIE DYREKTORA IZBY DRA J. KULIKOWSKIEGO ZE SWEGO STANOWISKA.

Z dniem 30 kwietnia rb. ustąpił ze swego stanowiska Dyrektor Izby naszej p. dr Józef Kulikowski.

W związku z tym, Prezydium Izby na posiedzeniu w dniu 21 bm. uchwaliło wyrazić p. Dyrektorowi Kulikowskiemu serdeczne podziękowanie za jego pełną inicjatywy i owocną pracę na trudnym stanowisku Dyrektora Izby.

Równocześnie Prezydium powierzyło pełnienie od tej daty obowiązków Dyrektora Izby mgr. Józefowi Kawczyńskiemu, długoletniemu wicedyrektorowi Izby.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

Ostatnio Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor, w obecności radców Izby pp. Franciszka Marszała i Kazimierza Muchy oraz wicedyrektora Izby p. Tadeusza Marchlewskiego, zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców izbowych osoby następujące:

p. Jana Blichiewicza — w charakterze rzeczoznawcy od miary, wagi i ilości towarów:

p. Piotra Wodnieckiego — w charakterze rzeczoznawcy dla prowiantu okrętowego.

p. inż. Modesta Ziabickiego — w charakterze rzeczoznawcy do spraw budowy i naprawy statków rybackich i pływającego taboru portowego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy polskiej floty handlowej w marcu b. roku wyniosły 119.696 t. towarów wobec 131.595 t. przewiezionych w marcu ubiegłego roku. Prócz przyczyn, o których pisaliśmy przy omawianiu zestawienia pracy floty handlowej za miesiąc luty (w numerze 6 z dnia 30 III br.), na zahamowanie a nawet zmniejszenie przewozów wpłynęła niemal wyłącznie koniunkturalna zmiana struktury przewozów na statkach trampowych Żeglugi Polskiej, których przewozy importowe na przykład spa-

dły z 26.702 t. w marcu ub. roku do 10.452 t. w marcu roku bieżącego. W ubiegłym roku były to przewozy kostki brukowej z najbliższych portów Szwecji, w roku bieżącym natomiast część trampów współpracowała jako dodatkowe statki z liniami Żeglugi Polskiej, wykonywując dłuższe przewozy i przewożąc towary powolniej za- i wyładowywane.

Z ogólnej ilości przewozów na eksportowe ładunki przypadło 83.191 ton, na importowe 28.884 ton, na tranzyt morski 821 ton i na ładunki między portami zagranicy 4.800 t. W marcu ub. roku było eksportu 77.175 t., importu 44.893 t. oraz pozostałych przewozów 9.527 t. Jak widać z powyższego spadł głównie import kosztem owych 14 tys. ton kostki granitowej brakującej w roku bieżącym; poza tym widzimy wzrost przewozów eksportowych.

Statki *Żegl. Polskiej S.A.* przewiozły ogółem 62.271 t. towar. (III 1937: 75.069 t.), w tym eksportowych towarów 35.786 t. (III 1937: 26.609 t.), importowych 20.864 t. (III 1937: 38.933 t.), w tranzycie morskim 821 t. (404 ton), między portami zagranicznymi 4.800 t. (9.123 t.) Obserwujemy tu ciekawe zjawisko: prawie dokładne odwrócenie względem marca poprzedniego roku ilości ładunków eksportowych i importowych. Za normalny układ należy jednak uważać tegoroczny, gdyż w roku ubiegłym statki mające zapewnione ładunki importowe owej kostki brukowej (z kontraktu na 80 tys. ton) nie miały czasu i sposobności opuszczania Gdyni z węglem eksportowym lub tym bardziej innym ładunkiem i wychodziły próżne, co dla naszych trampów było naprawdę zjawiskiem niezwykłym.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 28.174 t. towarów (III 1937: 32.494 t.), z tego było ładunków eksportowych 15.501 t. (III 1937: 18.969 t.), importowych 10.452 t. (III 1937: 12.231 t.), tranzytu morskiego 821 t. (404 t.); między portami zagranicznymi przewieziono 1.400 t. (890 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 34.097 t. (III 1937: 42.575 t.), w tym ładunków eksportowych 20.285 t. (III 1937: 7.640 t.), importowych 10.412 t. (III 1937: 26.702 t.), przewozów między portami zagranicznymi 3.400 t. (III 1937: 8.233 t.) Odwrócenie ilości towarów wywiezionych i przywiezionych w stosunku do marca ub. roku występuje jak widać w grupie trampów Żeglugi Polskiej jeszcze jaskrawiej niż w ogólnym jej zestawieniu, gdyż liniowa żegluga tego towarzystwa takiej tendencji nie ujawniła.

W miesiącu sprawozdawczym, ok. 20 marca przybył motorowiec „Oksywie", który po odbyciu jednej podróży w kierunku Szwecji, w kwietniu już na stałe przeszedł na linię hamburską. Statek ten jak i siostrzany jego motorowiec „Rozewie", przybyły w kwietniu o nośności 1.000 t. DW, przedstawia typ bałtyckiego liniowego motorowca średniej wielkości, o wzmocnieniu przeciwlodowym, o pięknej sylwetce i o nowoczesnym urządzeniu wewnętrznym. Statki te są „uniwersalne" w stosunkach liniowej żeglugi bałtyckiej i mogą pracować ekonomicznie na którejkolwiek z linij bałtyckich, oraz do portów morza Północnego.

Statki *Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu)* przewiozły rekordową ilość 11.591 t. towarów, wobec 8.639 t. przewiezionych w marcu ub. roku. Ładunków eksportowych było 7.553 ton (III 1937: 5.003 t.), importowych 4.038 t. (III 1937: 3.636 t.) Na obu liniach angielskich: z Gdyni — Gdańska do Londynu i do Hull przewieziono 11.345 t. (III 1937: 8.555 t.), z tego wywozu 7.424 t. (III 1937 r. 4.994 t.), przywozu 3.921 t. (3.561 t.). Do Londynu wywieziono 3.050 t., oraz 2 konie, w tym z Gdyni 2.783 t. i konie, z Gdańska 267 t.. do Hull wywieziono 4.374 t. i 71 koni, w tym z Gdyni 2.251 t. i wszystkie konie, z Gdańska 2.123 t. Z Londynu przywieziono 1.617 t., w tym do Gdyni 1.371 t., do Gdańska 246 t., z Hull przywieziono 2.304 t., w tym do Gdyni 2.138 t., do Gdańska 166 t.

Linia Gdynia — Havre przewiozła 246 t. towarów (III 1937: 84 t.) oraz 333 pasażerów. Na wyjściu było 330 pasażerów i emigrantów oraz 129 t. towarów (9 t.), na wejściu 3 pasażerów i 117 t. towarów (75 t.)

Statki Polbrytu wykazały rekordowy wzrost przewozów na obu liniach angielskich i skromny w liczbach bezwzględnych, lecz olbrzymi w liczbach względnych wzrost przewozów towarów na linii Gdynia — Havre, służącej głównie przewozowi emigrantów.

Przewozy towarzystwa *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.* wzrosły również. Dotąd podawaliśmy statystykę tego armatora bez uwzględnienia jego linii palestyńskiej: obie amerykańskie linie i tym razem wykazują dalszy wzrost przewozów, zwłaszcza pasażerów; na liniach północno i południowo-amerykańskiej razem przewieziono w marcu br. 1.889 pasażerów i 5.957 t. towarów (dane te jeszcze nie są kompletne i winny być dla towarów nieco wyższe) wobec 1.446 pasażerów i 5.574 t. towarów w marcu ub. roku. Prócz tego na linii Konstanca — Palestyna przewieziono 1.878 pasażerów i 809 t. towarów, w tym na wyjściu z Konstancy 1.159 t. towarów i 644 t. towarów, na wejściu 719 pas. i 165 t. ładunku.

Na linii północno-amerykańskiej przy jednym odejściu i jednym przybyciu statku do Gdyni w miesiącu było 711 pas. i 3.369 t. ładunku (III 1937: 467 pas. i 3.238 t. ładunku), w tym do Ameryki 519 pas. i 1.168 t. towarów (III 1937: 266 pas. i 2.150 t. ładunku), z Ameryki 183 pas. i 2.201 t. tow. (III 1937: 201 pas. i 1.088 t. towarów), oraz było 9 pas. w przewozach między portami obcymi.

Na linii południowo-amerykańskiej było również po jednym statku w każdą stronę i przewieziono 1.176 pasażerów i 2.588 t. towarów (III 1937: 979 pasaż. i 2.336 t. towarów),

w tym na wyjściu 801 pas. i 972 t. towarów (III 1937: 897 pas. i 1.100 t. towarów), na wejściu 377 pas. i 1.616 t. towarów (III 1937: 82 pas. i 1.236 t. towarów). Porównanie z rokiem ubiegłym wykazuje b. znaczny wzrost przewozów pasażerów, zwłaszcza na wyjściu na linii północno-amerykańskiej i na wejściu na linii południowo-amerykańskiej.

Statki *Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob)* przewiozły 39.068 t. węgla, wyłącznie eksportowego, w tym 2.800 ton przez Gdańsk. Są to wysokie przewozy miesięczne, a jednak niższe od marca ub. r., który dał 42.313 t.; tamte przewozy były jednakże zupełnie wyjątkowe; wystarczy nadmienić, że przewozy z marca 1936 r. dały zaledwie 30.998 ton.

Wywieziono do Szwecji 13.571 t. węgla, do Norwegii 10.897 t., do Belgii 5.910 t., do Holandii 5.955 t., do Francji 2.735 t. Odbyto podróży 14 i odwiedzono porty: Göteborg (2 razy), Slemmestad (2 razy), Halden, Limhamn, Oslo, Slite, Caen, Rotterdam, Amsterdam, Ostende, Gefle, Gandawę. Górowały więc przewozy dalsze nad bliższymi i w tych warunkach osiągnięty wynik przewozów w sprawozdawczym miesiącu uważać należy za świetny.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU BR.

W miesiącu marcu urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 14.089 godzin z zużyciem prądu 123.590 KWh i przeładowały 223.260 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 106,7%
w ubiegłym roku 160 %
spadek zatem wynosi 53,3%

ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI POŁĄCZEŃ MORSKICH POMIĘDZY GDYNIĄ A DALEKIM WSCHODEM.

Angielska linia — Far East List, fa Alfred Holt w Liverpoolu, utrzymująca już od kilku lat linię regularną pomiędzy Gdynią a Dalekim Wschodem zwiększa, poczynając od maja częstotliwość odjazdów swych statków z Gdyni na Daleki Wschód w ten sposób, że statki odjeżdżać mają z Gdyni w odstępach 2-tygodniowych bezpośrednio do portów dalekowschodnich. Statki tej linii przyjmować będą ładunki do Port Said, Port Sudan, Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghaj. Taku Bar (Tientsin), Dairen, Kobe, Osaka, Jokohama. Również w kierunku odwrotnym do Gdyni począwszy od czerwca statki z portów Dalekiego Wschodu przybywać będą w regularnych odstępach miesięcznych.

Maklerem tej linii od początku jej powstania jest Polska Agencja Morska P. A. M.

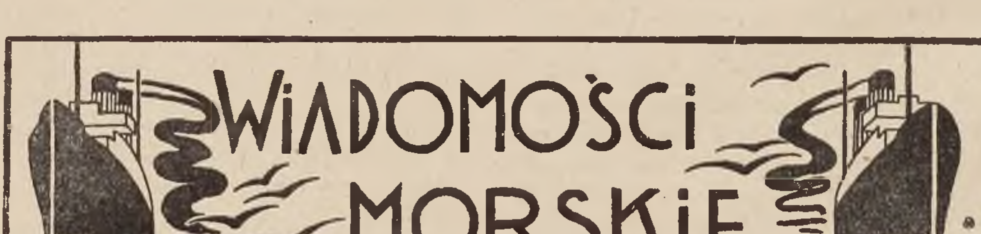
DELEGATURA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO W GDYNI.

W końcu ub. m. otwarta została w Gdyni Delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego.

Zadaniem nowej placówki będzie wykonywanie wszelkich czynności, związanych ze zracjonalizowaniem naszego eksportu zamorskiego. Będzie ona czuwać zarówno nad interesami naszego eksportera, ułatwiać mu i upraszczać pokonanie trudności, na jakie napotyka w trakcie realizacji transakcji zamorskiej, jako też opiekować się interesami zagranicznego kupca tam, gdzie skutkiem niedoświadczenia lub niesolidności polskiego kontrahenta, powstać może nieporozumienie.

Delegatem P. I. E. w Gdyni mianowany został p. Władysław Giedroyć.

Biuro delegatury mieści się w domu biurowym Urzędu Morskiego w wolnej strefie — telefon 15-92.



RUCH STATKÓW W 3 NAJWIĘKSZYCH PORTACH KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO W I KWARTALE RB.

Ruch statków w portach Hamburgu, Antwerpii, New Waterway (uregulowane ujście Nieuwe Maas) i Rotterdamie w pierwszych trzech miesiącach rb. w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego wzrósł najsilniej w Hamburgu, mniej w New Waterway, natomiast spadł w Antwerpii i Rotterdamie.

Dla dokładniejszego zobrazowania ruchu statków tych czterech dużych portów jak i zmian, jakie nastąpiły w I kwartale dwóch porównywanych lat, podajemy następujące zestawienie:

Hamburg

	statków	ton
1938	4.566	4.784.736
1937	3.862	4.434.549
różnica	+ 704	+ 350.187

	Antwerpia statków	ton
1938	2.932	4.822.374
1937	2.874	4.922.949
różnica	+ 58	— 100.575

	New Waterway statków	ton
1938	3.915	6.487.068
1937	3.753	6.350.360
różnica	+ 162	+ 136.708

	Rotterdam statków	ton
1938	3.471	5.679.052
1937	3.420	5.753.426
różnica	+ 51	— 74.374

RUCH TOWARÓW W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Przeładunek towarów w porcie szczecińskim w pierwszym kwartale rb. wynosił 1.638 tys. ton wobec 1.244 tys. ton w tymże okresie 1937 r. i 1.579 tys. ton w 1936 r.

BUDOWA NOWEJ STOCZNI W SZCZECINIE.

Zarząd miejski Szczecina zakupił w ostatnim roku około 400 tys. metrów kwadratowych terenu dawniejszej stoczni „Vulkan", z zamiarem urządzenia w Szczecinie nowej dużej stoczni.

ŚWIATOWA BUDOWA STATKÓW.

Przy końcu pierwszego kwartału było w budowie na świecie 2.895 tys. ton brutto; z tego w Szwecji — 119,9 tys. ton, w Danii — 92,7 tys. ton, w Gdańsku — 40,2 tys. ton, w Finlandii — 14,7 tys. ton i w Estonii — 650 ton.

ZATRUDNIENIE STOCZNI NIEMIECKICH.

Według obliczeń dziennika „Hamburger Fremdenblatt" stocznie niemieckie miały pełne zatrudnienie w pierwszym kwartale rb. i wykonały w tym czasie 32 statki pojemności 109.746 TRB wobec 48 statków i 85.778 TRB w ostatnim kwartale roku ubiegłego.

Nowych zamówień otrzymano w tym czasie na 25 statków pojemności 55.885 TRB., tak że obecny stan zamówień wynosił przy końcu marca rb. 1.086 tys. TRB.

TRZY NOWE TRANSATLANTYKI DLA „HAPAGU".

Towarzystwo „Hapag" (Linia Hamburg — Ameryka) zamówiła na stoczni Blohm & Voss transatlantyk pasażerski pojemności około 35 tys. ton brutto, rozwijający szybkość 26 węzłów. Towarzystwo zamierza budować jeszcze dwa takie same statki. Te trzy nowe transatlantyki mają zastąpić na linii Hamburg — New York dotychczasowe statki, budowane w latach 1922—1927. Z obecnych zamówień „Hapagu" wynika, że towarzystwo to nie ma zamiaru budować statków olbrzymów typu „Normandie", których eksploatacja jest bardzo uciążliwa i kosztowna.

WAHANIA CEN BUDOWY STATKÓW.

Wahania cen na nowy tonaż w związku ze zwyżką lub spadkiem stawek frachtowych widoczne są z następującego zestawienia ceny zwykłego nowego parowca pojemności 7.500 ton nośności. W 1931 i 1932 roku cena takiego parowca wynosiła 60 tys. funtów szterlingów i spadła na 32 tys. funtów szterlingów, w czerwcu 1933 r. idąc za spadkiem obrotów światowego handlu. Z nastąpieniem pewnego ożywienia handlu światowego cena statku wzrosła w grudniu 1936 r. na 78 tys. Ł., a w czerwcu 1937 r. — kiedy stawki frachtowe rosły z miesiąca na miesiąc — nawet 105 tys. Ł. Z załamaniem się linii zwyżkowej stawek frachtowych w październiku 1937 r. spadła i cena statku, która w grudniu 1937 r. wynosiła już tylko 90 tys. Ł.

SPRZEDAŻ STATKÓW NA ZŁOM W PIERWSZYM KWARTALE 1938 R.

W ostatnich latach coraz mniej statków sprzedaje się na złom tak, że niektóre stocznie rozbiórkowe nie mając pracy musiały zawiesić swoją działalność, a dwie norweskie stocznie w Stavanger zdecydowały się wydostawać z dna morza statki, które zatonęły przy brzegach norweskich i w ten sposób zdobywać „surowiec" do rozbiórki.

W pierwszym kwartale rb. sprzedano na świecie (bez Ameryki) 85 statków pojemności 63 tys. TRB. z przeznaczeniem na złom, w tym sporo małych statków i parowców rybackich. W tymże okresie zeszłego roku sprzedano na złom 107 statków pojemności 184 tys. TRB.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH WEDŁUG SVENSKA HANDELSBANKEN.

Wskaźnik stawek frachtowych opracowanych przez Svenska Handelsbanken (rok 1913 = 100) wykazuje w marcu roku bieżącego spadek o 2 punkty na 121; jest to poziom z okresu wrzesień — październik 1936 r., t. j. kiedy rozpoczęła się ostatnia zwyżka frachtów.

Wskaźniki frachtów poszczególnych towarów wykazują spadek o 1 lub 2 punkty, za wyjątkiem frachtów węglowych, gdzie spadek wynosi 4 punkty z 90 na 86.

Powolniejszy spadek frachtów i poprawa, choć nieznaczna, sytuacji na niektórych szlakach daje nadzieję na lepszą przyszłość w rozpoczynającym się sezonie letnim. Jeżeli chodzi o żeglugę na Bałtyku, to można tu się spodziewać ożywienia w transportach drzewa, gdyż według raportów z Anglii, zapasy drzewa u importerów zaczynają się zmniejszać.

ZYSKI FIŃSKIEGO TOWARZYSTWA UBEZPIECZEŃ MORSKICH.

Fińskie Towarzystwo Ubezpieczeń Morskich „Suomen Merivakuutus O. Y." w Helsinkach obchodzi 40-lecie swego istnienia. W pierwszym roku suma ubezpieczeń wynosiła 6,2 mil. fm., a premie — 63 tys. fm. Odnośne sumy w 1913 r., t. j. po 15 latach wynosiły już 111 mil. fm. i 886 tys. fm., a w 1937 r. — 6.850 mil. fm. i 47,7 mil. fm.

KANAŁ ALBERTA W BELGII.

Budowa kanału Alberta rozpoczęta w w 1930 r. dobiega końca i już w przyszłym roku ta nowa droga wodna będzie otwarta dla żeglugi. Kanał będzie posiadał odpowiednią głębokość dla statków morskich i dużych lichtug (do 2.000 ton); długość jego wynosi 122 km, tyle co stanowi odległość pomiędzy Leodium a Antwerpią). Kanał więc będzie łączył okręg przemysłowy z morzem. Otwarcie kanału posiadającego tak doniosłe znaczenie dla życia gospodarczego Belgii będzie specjalnie uroczyście obchodzone przez miasto Leodium, które z tej racji organizuje „Międzynarodową Wystawę Techniki Wodnej", otwartą od maja do listopada 1939 r. Wystawa ta między innymi będzie posiadała sekcję poświęconą kanałom i rzekom, portom wewnętrznym, rybackim, dalej żegludze śródlądowej i morskiej, budownictwu okrętowemu itd.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

UWAGI O SYTUACJI GOSPODARCZEJ W SZWECJI W ROKU 1937.

Izba Handlowa Szwedzko-Polska nadesłała nam następujące uwagi o kształtowaniu się sytuacji gospodarczej w Szwecji w roku 1937 z uwzględnieniem wymiany handlowej pomiędzy tym krajem a Polską.

„Pierwsze półrocze 1937 r. było dla Szwecji okresem prawdziwej wysokiej koniunktury, ze wzrastającą produkcją przemysłową i wzrastającymi cenami. W trzecim kwartale położenie koniunkturalne było również bardzo pomyślne. aczkolwiek natężenie koniunktury zaczęło już słabnąć, a z końcem roku 1937 w związku z międzynarodowym położeniem pojawiały się znaki rokujące pewne tendencje zwrotne.

Ogólna wartość handlu zagranicznego Szwecji podniosła się o 30%, z 3.146,9 mil. Kr. w roku 1936 do 4.105,1 mil. Kr. w roku 1937, z czego przypadło na import 2.111,2 mil. Kr. i 1.993,9 mil. Kr. na eksport. Ten przyrost polega częściowo na zwiększeniu się ilości. która była w ubiegłym roku w ogóle największą dotychczas, jak również na silnym podniesieniu się poziomu cen, tak na towary importu jak i eksportu.

Zgodnie z danymi statystycznymi wymiana towarów między Szwecją a Polską była większa, niż dotychczas i osiągnęła w roku 1937 wartość 117,4 mil. Kr. w stosunku do 79,9 mil. Kr. w roku ubiegłym.

Eksport Szwecji do Polski wzrósł z 20.8 mil. Kr. do 36,5 mil. Kr. (176%), a import Szwecji z Polski wzrósł z 59,9 do 80,9 mil. Kr. (37%). Wymiana towarów między obu państwami zwiększyła się nie tylko w stosunku do absolutnych wartości, lecz także procentualnie w stosunku do innych państw. Szwecja zajęła obecnie czwarte miejsce wśród odbiorców Polski. po Wielkiej Brytanii. Niemcach i U. S. A.

Co się tyczy rozwoju w pierwszych miesiącach roku 1938. to z jednej strony można zauważyć. że handel zagraniczny według wykazu cyfr wzrasta w przeciwstawieniu do tych samych miesięcy roku ubiegłego. Również banki i towarzystwa płaciły w tym roku lepsze dywidendy. Z drugiej jednak strony, biorąc pod uwagę zamówienia w przemyśle i ruch przewozowy żeglugi, można zaobserwować tendencję ku spadkowi, dalsze kształtowanie się sytuacji oczekiwane jest z wielkim zainteresowaniem.

IMPORT WĘGLA DO SZWECJI W 1937 R.

(dane Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej w Sztokholmie).

Szwecja importowała w r. 1937 6.6 mil. t węgla kamiennego i 2,3 mil. ton koksu, gdy w roku 1936 import ten wynosił 5,6 mil. ton węgla i 2.1 mil. ton koksu. Wzrost importu węgla wyniósł 1 mil. ton, t. j. 18% i spowodował zwiększenie się zapasów w przemyśle i innych przedsiębiorstwach. W porównaniu roku 1937 z rokiem poprzednim, który był rokiem wysokiej koniunktury, zauważyć można, że import węgla zwiększył się mniej więcej o 83%. Import węgla w roku 1937 jest w ogóle największym, jaki Szwecja notowała dotychczas, a jeżeli się weźmie pod uwagę, że znaczna część przemysłu, która zużywała w roku 1929 węgiel kamienny zastąpiła go elektrycznością. to pomyślna sytuacja w roku 1937 uwypukla się jeszcze wyraźniej.

Poniższe zestawienie ilustruje szwedzki import węgla w latach 1932—1937 i podział na poszczególne kraje eksportu. Z tabeli tej wynika, że ze względu na umowę Szwecji z Anglią w roku 1933, Polska musiała zrezygnować ze znacznego udziału na szwedzkim rynku węgla na korzyść Anglii. Udział Niemiec zwiększył się w ostatnich latach.

		1932	1933	1934	1935	1936	1937
Szwedzki imp. węgla wyrażony w 1.000 t		4.529	4.674	5.265	5.254	5.616	6.578
Wielka Brytania	%	30,5	42,9	50.5	47,5	48,8	51.0
Polska	%	60,0	48,8	41,9	43,9	41,5	38.6
Niemcy	%	8,7	7,5	6,8	7,8	9,5	9.6
Pozostałe kraje	%	—	0.8	0.8	0.8	1.0	0.8

Na podstawie statystyki „Svenska Industriförbundets Kolkommitté" import węgla dzielił się według następującego zestawienia na różne kategorie konsumcyjne, przy czym „rok węglowy" liczy się od 1 sierpnia jednego roku, do 31 lipca następnego. Chodzi tu o 1.000 ton.

Konsumenci	Rok węglowy			
	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37
Przemysł	2.110	2.225	2.446	2.961
Zakłady elektryczne i gazowe, kolej i instytucje państwowe	1.508	1.396	1.439	1.533
Składy węgla	1.660	1.476	1.588	1.615
Suma:	5.278	5.115	5.473	6.109

Z powyższego wynika, że wzmożenie w dwóch ostatnich latach węglowych zostało wywołane przez przemysł, zaś w zapasowym handlu węgla wzrost jest nieznaczny. Duży import węgla w roku 1937 wynika częściowo z powiększenia zapasów w przemyśle, z której to okoliczności może jednak wypłynąć znaczne zmniejszenie się zakupów przemysłu w roku 1938. Zmniejszone zakupy dałyby się przypuszczalnie wyrównać w pewnej mierze przez rozszerzenie zapasów węglowych ze strony państwa. Ceny węgla były w roku 1937 znacznie wyższe, niż w roku 1936. W styczniu wynosiła przeciętna cena polskiego węgla, loco szwedzkie porty przy zachodnim wybrzeżu 20.47 Kr. za tonę, w odróżnieniu do 17,64 Kr. tego samego miesiąca w r. 1936. Cena podnosiła się nieprzerwanie i wynosiła w lipcu 26,25 Kr. Potem nastąpił spadek i do końca roku ceny były niższe. Przeciętna cena w grudniu wynosiła 22,59 Kr. w przeciwstawieniu do 19,86 Kr. tego samego miesiąca r. 1936. Cena przeciętna w roku 1936 była czyli że podwyżka wynosiła 37%.

Cena przeciętna za angielski Northumberland — węgiel wynosiła w roku 1937 — 26,99 Kr. w przeciwstawieniu do 19,82 roku poprzedniego, czyli że wzrosła o 36%. Rozwój cen za polski i angielski węgiel w roku 1937 przedstawia poniższa tabela. Ceny są wyrażone w Kr., loco szwedzkie porty przy wschodnim wybrzeżu.

1937:

Polski węgiel: styczeń — 20,47; luty — 21,18; marzec — 22,08; kwiecień — 24,02; maj — 24.77; czerwiec — 26.01.

Northumberland węgiel: styczeń — 23,93; luty — 24,82; marzec — 25,66; kwiecień — 27.41; maj — 28.41; czerwiec — 29.78.

1937:

Polski węgiel: lipiec — 26,25; sierpień — 25,78; wrzesień — 25.92; październik — 25.42; listopad — 23,28; grudzień — 22,59.

Northumberland węgiel: lipiec — 28,93, sierpień — 28.88, wrzesień — 28.64. październik — 26.67; listopad — 25,55; grudzień — 25,17.

Szwedzki import węgla w styczniu 1938.

	węgiel gaz. węgiel koks. pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	10.104	158.423	32.434	12.900
Niemcy	20.290	14.727	6.629	59.731
Niederlandy	—	2.653	—	73.504
Wielka Brytania	45.805	109.344	20.389	10.443
Czechosłowacja	—	—	—	10.522
Belgia	—	—	—	36.041
Suma	76.199	285.147	59.452	203.141

Szwedzki import węgla w lutym 1938.

	węgiel gaz. węgiel koks. pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	6.887	130.447	17.540	16.816
Niemcy	4.300	20.844	210	92.713
Niederlandy	—	—	—	38.081
Wielka Brytania	42.148	87.873	15.501	8.375
Czechosłowacja	—	80	—	15.157
Belgia	—	—	—	30.892
Austria	—	—	—	250
Suma	53.335	239.244	33.251	202.284

ZAMIANA ZAŚWIADCZEŃ PRZY WYWOZIE DREWNA PRZEZ GDYNIĘ.

Od dnia 1 I 1938 r. obowiązują przy wywozie drewna przez Gdynię te same zasady jak przez Gdańsk w zakresie zamiany zaświadczeń na bezcłowy wywóz.

W myśl zarządzenia Ministerstwa Skarbu Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych zamienia zaświadczenia na bezcłowy wywóz tarcicy iglastej drogą lądową na takież zaświadczenia na wywóz drogą morską.

Zainteresowani mogą otrzymać dalsze informacje w tej sprawie w sekcji eksportowej Związku Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych na Pomorzu, Gdynia, ul. Świętojańska 53 — telefon 22-24.

ZARZĄDZENIA CELNE I KONTROLA OBROTU TOWAROWEGO NA TERENIE AUSTRII.

Namiestnik Austrii ogłosił w imieniu Rządu Rzeszy z ważnością od 1 bm. ustawę, której brzmienie jest następujące: „§ 1. Minister Skarbu będzie w porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami upoważniony znieść częściowo lub w całości stawki austr. taryfy celnej w odniesieniu do towarów nadchodzących z Rzeszy Niemieckiej i będących pochodzenia niemieckiego. § 2. O ile tego rodzaju zmiany w stosunku do Rzeszy dotyczą umownie związanych ceł, przyznanych Rzeszy w dotychczasowych umowach handlowych między Rzeszą a Austrią, będą te cła konwencyjne przy przywozie do Austrii, aż do odwołania stosowane do towarów z tych krajów, które korzystają w Austrii z najwyższego uprzywilejowania".

Powyższa ustawa jest odpowiednikiem

rozporządzenia niemieckiego z 17 marca (patrz „Inf. Eksp. Nr 11 z dnia 10 IV 38). W ten sposób można uważać unię celną formalnie za dokonaną z tym ograniczeniem, że w jednokierunkowym obrocie z Rzeszy do Austrii bariera celna (jednostronne cło wewnętrzne) jeszcze na razie pozostaje, oraz że na granicach b. Austrii pobiera się jeszcze cła według taryfy austriackiej, a nie niemieckiej.

Minister finansów Rzeszy rozciągnął na Austrię — zgodnie z rozporządzeniem o wprowadzeniu planu czteroletniego w Austrii z 19 marca br. — moc obowiązującą następujących niemieckich rozporządzeń:

1) Rozporządzenie o obrocie towarami z 4 września 1934 R. G. Bl. I. 816 w brzmieniu rozporządzenia z 28 czerwca 1937 r. R. G. Bl. I. 761. Cytowane rozporządzenie zawiera zasadnicze pełnomocnictwo dla Ministra Gospodarki Rzeszy do nadzoru nad obrotem towarami i do wydawania zarządzeń w przedmiocie nabywania dystrybucji, składania zbytu i spożycia. W § 3 przewidziane jest utworzenie t. zw. Ueberwachungsstellen, a w § 4 kierowników tychże pod nazwą Reichsbeauftragte. § 10 zawiera ważne postanowienia o obowiązku udzielania wszelkich informacyj na żądanie Ueberwachungsstelle i to także w związku z reglamentacją dewizową,

2) Pierwszego rozporządzenia wykonawczego do powyższego rozporządzenia z 20 października 1937 R. G. Bl. I. 133 oraz 3) Rozporządzenia o obowiązku udzielania informacyj z 13 lipca 1923 R. G. Bl. I. 723, które reguluje sprawę inspekcji przedsiębiorstw i postanowienia karne.

Na tej samej podstawie Minister Gospodarki Rzeszy wydał 19 ub. m. rozporządzenie ustanawiające dla kraju Austrii „Devisenstelle Wien“. Zasięg kompetencji „Devisenstelle“ wynika z niem. ustawy o reglamentacji dewizowej z 4 lutego 1935 R. G. Bl. I. 106, a mianowicie z §§ 13, 33, 34, 37 i 43 tej ustawy. Na ogół można stwierdzić, że kompetencje b. Austr. Banku Narodowego w dziedzinie kontroli dewizowej przelane zostały na nową „Devisenstelle Wien“.

Przy „Devisenstelle Wien“ tworzy się nadrzędną komórkę, która będzie łącznikiem między wszystkimi „Ueberwachungsstellen“ w Wiedniu, a pokrewnymi instytucjami w Rzeszy. Tytuł tej placówki jest „Verbindungsstelle der Ueberwachungsstelle in Wien“.

Rozszerzenie na Austrię niemieckiej ustawy z 29 października 1936, ustanawiającej Komisarza Rzeszy dla nadzoru nad kształtowaniem się cen, wyposażonego w daleko idące pełnomocnictwa włącza Austrię w system kontroli cen w Rzeszy.

Z ważnością od 18 marca wprowadzono ogólny zakaz podwyższania cen w Austrii, podobnie jak to uczyniono w Rzeszy 26 listopada 1936 r. przy wprowadzaniu w życie planu czteroletniego. Wyjątki od tego zakazu mogą być dopuszczone tylko za zgodą Komisarza Rzeszy.

EKSPORT CHMIELU DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Cło normalne na chmiel importowany do U. S. A. wynosi 24 centy od funta. W wyniku ostatnio zawartego traktatu handlowego między Stanami Zjednoczonymi i Czechosłowacją stawka celna na chmiel została obniżona z 24 na 18 cts. za funt, ale tylko dla chmielu, którego wartość przekracza 30 cts. za funt. Za podstawę służyć ma t. zw. „foreing value“ — wartość towaru podana w transakcji, a więc w praktyce zapewne cena CIF port amerykański.

Zdaniem importerów — w wyniku traktatu z Czechami sytuacja importu chmielu polskiego poniesie dalsze straty, poza zepsutą w roku bieżącym i ubiegłym koniunkturą. — Chmiel polski na ogół jest niżej wartościowy niż ów limit 30 cts. za lb., w wyniku czego chmiel lepszy będzie opłacał niższe cło i w rezultacie będzie dla importerów i browarów bardziej atrakcyjny.

POTRZEBA NALEŻYTEGO OPAKOWANIA TRANSPORTÓW NASION DO FRANCJI.

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę polskich eksporterów nasion pastewnych do Francji, na powtarzające się często skargi ze strony importerów francuskich na używanie przy wysyłkach starych worków, skutkiem czego nasiona się wysypują, powstają braki w wadze, a dalsza przesyłka do miejsca przeznaczenia bez zmiany worków nie jest możliwa.

W związku z tym eksporterzy polscy we własnym interesie powinni przestrzegać, by nasiona wysyłane były wyłącznie w workach nowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1938 ROKU.

AUSTRALIA. Zakazany jest przywóz przedmiotów noszących herb królewski lub znak, bardzo podobny do herbu królewskiego.

CHINY PÓŁNOCNE. Obwieszczeniem superintendenta celnego w Tientsinie z dnia 2 III br. prowizoryczny rząd pekiński zniósł z dniem 10 II br. obowiązek przedkładania faktur konsularnych.

CYPR. Dziennik urzędowy cypryjski z dnia 25 II br. przynosi zwolnienie od cła importu pewnego rodzaju okrąglaków i tarcicy.

CZECHOSŁOWACJA. Na czas od 1 IV do 15 V br. obniżono cło na tłuszcze: tłuszcz wieprzowy i gęsi, surowy — 90 K. cz. od 100 kg, przetopiony — 120 K. cz. od 100 kg. Na okres od 10 IV do 10 V 38 zniżono dodatek celny na pszenicę do 21 K. cz. od 100 kg i na owies do 23 K. cz. od 100 kg. Cła na bydło i nierogaciznę zmieniono następująco: poz. 63 na stawkę 204

K. cz., poz. 65 — 178 K. cz., poz. 66 i 67 — 167 K. cz. oraz poz. 117 a 2 — 408 K. cz.

FRANCJA. Zarządzeniem z dnia 31 III br. ustalone zostały następujące kontyngenty przywozowe, przydzielane na podstawie indywidualnych zezwoleń importowych:

z poz. 635 bis A:
ręczne aparaty fotograficzne — 66.946,14 kg
części, surowe i obrobione, z wyjątkiem części aparatów kinematograficznych — 12.364 kg
obiektywy, okulary itd. dla fotografij i pokrewnych dziedzin — 1.906,5 kg.

Zezwolenia importowe wydaje Comité interprofessionel de la photographie, Paris, rue de Vaugirard 85.

W „Journal Officiel" z 1 IV br. Ministerstwo Handlu ogłosiło wysokość kontyngentów na papier maszynowy i przykrojony, który w roku 1938 w globalnej ilości 25000 ton może zostać przywieziony do Francji bez cła. Wśród 12 państw, uczestniczących w kontyngentach, figuruje Polska z kwotą 320 ton.

4 dekretami, ogłoszonymi w „Journal Officiel" z dnia 28/29 III wprowadzono przymus oznaczania pochodzenia na następujących artykułach: przędza z nowozelandzkich i manilskich konopi oraz z podobnych roślinnych surowców, szpagaty i liny z konopi, lnu, ramie, juty i in., torebki damskie i inne podobne przedmioty drobne z tkanin, zwyczajne i ozdobione, grzejniki kąpielowe, działające przy pomocy gazu węglowego, nafty lub gazu naftowego oraz wszelkie części urządzenia grzejników, preparowane tektury, bitumowana i smołowane, dalej amiant, mastyks oraz środki uszczelniające ściany i mury.

HONDURAS. Na towary czechosłowackie zostały obniżone stawki celne, mianowicie przyznano Czechosłowacji taryfę pośrednią o 25 proc. niższą od generalnej, według której następowało oclenie dotychczas.

INDIE BRYTYJSKIE. Władze Indyj Brytyjskich noszą się z zamiarem obniżenia cła na papier gazetowy z dotychczasowych 15 proc. od wartości na 7½%. Obniżka ta miałaby niebawem wejść w życie.

NIEMCY. Począwszy od 1 V br. obowiązują następujące zmiany, dokonane w taryfie celnej:

Pozycja nr 381 B (sztuczne żywice, utwardzalne itd.), nr 381 C (sztuczne żywice, nieutwardzalne itd.); nr 381 D (pochodne celulozy Zellulosederivate) — otrzymały nowy układ i większe zróżniczkowanie. Do taryfy dodano pozycje 381 E i 381 F, obejmujące róg sztuczny i celuloid w różnych postaciach i z odrębnymi stawkami celnymi.

Również poz. 598 (szczotki) została zróżniczkowana: w poz. 599 B (pędzle) dodano osobną literę dla pędzli w połączeniu z masą rogową lub podobnymi materiałami. Wyszczególniono ponadto w taryfie zawartość masy rogowej celuloidu itp. w poz. 639 (filmy) oraz uwzględniono istnienie powyższych materiałów w poz. 645 (perły itd.) poz. 668 p. 1 (księgi handlowe, pokryte różnymi materiałami), poz. 671 (albumy) i poz. 920 (części rowerowe).

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Konsulat Generalny R. P. w Nowym Jorku wyjaśnia, jakiemu clu podlegają kilimy, importowane do U. S. A. Zasadnicza różnica między stawką przewidzianą w par. 1117 lit. a taryfy celnej amer. wynoszącą 40% względnie 60% ad valorem, a stawką 25% przewidzianą lit. b tegoż paragrafu polega na rozróżnieniu czy kilim lub dywan jest barwiony po wyrobieniu na krośnie, czy też jest gatunku „ingrain", to jest, że na krosno puszczone są nici już uprzednio barwione. Stawka 25% przewidziana jest na gatunek tego drugiego rodzaju. Ponieważ kilimy są w zasadzie robione z nici uprzednio barwionych i po wyrobieniu na krośnie nie podlegają żadnej dalszej procedurze barwienia, stawka 25% według par. 1117 lit. b. będzie miarodajną dla wszystkich kilimów bez względu na ich wartość lub kompozycję.

SYRIA I LIBAN. Wysoki Komisarz zarządzeniem z dnia 21 III br. zmienił taryfę celną w nast. pozycjach:

Poz. 275 — eter naftowy — bez cła (dotychczas 25%),

poz. 382 — drzewo olszowe, okrągłe — bez cła (50 Pls.).

poz. 395 — dykty — 2.100 Pls od metra kubicznego (dotychczas 700 Pls),

poz. 507b — tkaniny wełniane z domieszką bawełny — 25% od wartości,

poz. 529 — tkaniny bawełniane z domieszką wełny — 25% od wartości.

Przy tkaninach z innymi domieszkami cło wymierza się od tego materiału, który jest w taryfie najwyżej cłony. Przy domieszkach jedwabiu naturalnego lub sztucznego tylko wtenczas, o ile jedwabiu wagowo jest ponad 20%.

SZWAJCARIA. Cło na blachę ocynkowaną wynosi obecnie 4 fr. od 100 kg.

TUNIS. W Nr 19 „Journal Officiel Tunisien" pojawiło się rozporządzenie Dyrektorów Spraw Ekonomicznych, Finansów i Robót Publicznych, ustalające cyfrę i podział kontyngentu na wwóz cementu wolno chwytającego do Tunisu na rok 1938. Ogólną cyfrę kontyngentu ustalono na 5.558 ton, z czego przyznano: Jugosławii 5.395 ton, Belgii 121 ton, innym krajom 42 ton. Dodatkowy kontyngent 2.230 ton, z czego dla: Jugosławii 2.168 ton, Belgii 48 ton, innych krajów 14 ton, przyznany będzie importerom, którzy potrafią udowodnić, iż w drodze wymiany wyeksportowali odpowiednią ilość towarów z Tunisu.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Władze celne Unii zwracają uwagę, że w fakturach celnych podawane być winny różne szczegóły, dotyczące przesyłanych towarów, np. zawartość procentową bawełny, wełny itp. w tkaninach, dane czy towar podlega przepisom normalizacyjnym, przy butelkach, czy są to gładkie butelki medycynalne lub też od piwa lub wód mineralnych itd.

Nieumieszczanie tych szczegółów w fakturach celnych narazić może wysyłającego na trudności w ocleniu towaru i wywołać może żądanie przedstawienia dokładnej specyfikacji.

WĘGRY. Z dniem 6 IV br. skasowano bezcłowy przywóz surówki żelaznej (Giessereiroheisen), która zarządzeniem z 11 V 37 mogła być importowana bez cła na podstawie osobnego zezwolenia. Obecnie cło wynosi 1,50 kor. złotych od 100 kg.

WIELKA BRYTANIA. Według wyjaśnień angielskich władz celnych z dniem 1 IV br. obowiązują dawne stawki celne na szereg wyrobów żelaznych i stalowych, na które w okresie od 7 VII 37 do 31 III 38 cło wynosiło 2½% od wartości. Obecnie wyroby żelazne i stalowe, zaopatrzone w zaświadczenia kontyngentowe i świadectwa pochodzenia, obciążone są cłem 10% od wartości.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły i przyrządy chirurgiczne. Firma indyjska interesuje się importem wyżej wym. artykułów. Jednocześnie interesuje się ona importem przyborów używanych do zszywania ran, pasów gumowych, naczyń szklanych i porcelanowych do celów laboratoryjnych, protez, gum dla potrzeb chirurgicznych. mebli szpitalnych itp. P/8807/3B/Kw.

Artykuły chemiczne. Firma francuska poszukuje przedstawicielstw w zakresie wszelkiego rodzaju wyrobów chemicznych. P/9013/47/TC.

Biel cynkowa. Agenturowa firma argentyńska interesuje się importem wymienionego artykułu.
P/3479/47/TC.

Wyroby azbestowe. Angielska firma szyperska poszukuje dostawców wyrobów azbestowych.
P/9524/65/TC.

Różne. Firma francuska poszukuje w celach reeksportu do francuskich kolonij afrykańskich dostawców tanich wyrobów szklanych, fajansowych oraz mydeł. P/63/TC.

Tuniska firma agenturowa z dobrymi refer. pragnie importować z Polski nast. art.: materiały budowlane ceramika sanitarna, artyk. sanitarne z blachy, płyty do wykładania posadzek oraz dykty i kopalniaki. E/9537/44/H.

Firma w Indiach Bryt. nawiąże kontakt z producentami pragnącymi eksportować swoje wyroby do Indyj Bryt. E/8096/95/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK PRZEMYSŁOWY.

W związku z ogłoszeniem rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 III 1938 r. o zryczałtowaniu podatku przemysłowego od obrotu dla drobnych przedsiębiorstw na rok 1938 (Dziennik Ustaw R. P. Nr 23/1938) — Ministerstwo Skarbu — okólnikiem z dnia 7 IV 1938 r. L. D. V. 9983/4/38 — wyjaśniło podległym władzom skarbowym szereg kwestyj, związanych ze stosowaniem wspomnianego rozporządzenia. — Ważniejsze z tych wyjaśnień są następujące:

1. Zryczałtowanemu podatkowi przemysłowemu od obrotu na rok 1938 podlegają, przy uwzględnieniu wyłączeń przewidzianych w rozporządzeniu z dnia 29 III 1938 r., jedynie te przedsiębiorstwa, które zostały zaliczone do odpowiednich grup ryczałtu na lata 1936 i 1937, na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 10 II 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 10/1936).

2. W przedsiębiorstwach prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu spirytusowego i tytoniowego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmować należy sumę, stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol, a wyznaczoną przez tenże monopol ceną sprzedażną.

3. Wyłączenie przedsiębiorstwa od opłacania podatku w formie ryczałtu może nastąpić jedynie w tych przypadkach. gdy urząd skarbowy dysponuje danymi, uzyskanymi z zeznań i wyjaśnień płatnika, z ksiąg, zapisków i innych pisemnych materiałów informacyjnych — pozwalającymi na cyfrowe ustalenie, iż:

a) ogólny obrót przedsiębiorstwa za rok podatkowy 1936 lub 1937 przewyższył kwotę 50.000 zł bądź też —

b) nie przewyższając wprawdzie tej kwoty, był jednakże w latach 1936 lub 1937 co najmniej o 25% wyższy od obrotu, przyjętego za podstawę do wymiaru podatku przemysłowego od obrotu za rok 1935.

Ustalanie wzrostu, obrotu na podstawie uzyskanych przez urząd skarbowy pisemnych informacyj, powinno odbywać się bez zasięgania opinii biegłych w przedmiocie ustalania ogólnej sumy obrotu; natomiast w razie potrzeby należy wzywać zainteresowanych płatników, jak również biegłych, do udzielania odpowiednich wyjaśnień na okoliczności konkretne (np. co do zysku brutto na sprzedawanych towarach, ceny nabycia i sprzedaży towarów — w przypadkach posiadania informacyj, dotyczących ilości zakupionych towarów).

Za „inne pisemne materiały informacyjne“ należy uważać wyłącznie pisemne informacje

o zakupie i sprzedaży surowców i towarów oraz dowody przywozu (pocztowe, kolejowe).

4. Pisemne wnioski płatników o wyłączenie ich od opłacania w roku 1938 zryczałtowanego podatku nie wymagają uzasadnienia.

5. Przedsiębiorstwa — które na rok 1938 podlegają zaliczeniu w myśl taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, do kategoryj wyższych od wymienionych w § 1 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 10 II 1936 r., a są prowadzone na podstawie świadectw przemysłowych kategoryj niższych w drodze przyznanych ulg (zarówno indywidualnych, jak i z urzędu) — nie podlegają zryczałtowanemu podatkowi.

6. Doręczone płatnikowi postanowienie o wyłączeniu przedsiębiorstwa od wpłaty zryczałtowanego podatku powinny być należycie uzasadnione.

WYDAWNICTWA

ZŁOM I JEGO GATUNKI.

Złom stanowiący pod względem ilościowym najpoważniejszy artykuł przywozowy portu gdyńskiego jak dotychczas nie posiadał jednolitej w polskim słownictwie nomenklatury. Odnosi się to specjalnie do licznych gatunków złomu, gdzie nawet fachowcy posługiwali się terminami obcymi. Stara się temu zapobiec Związek Polskich Hut Żelaznych wydając podręczny *„Polski Słownik Techniczny“* pod nazwą *„Hutnictwo Żelazne“*. Dzięki wciągnięciu do pracy nad słownikiem szeregu wybitnych fachowców stworzono zbiór terminów, określono znaczenie ich i podano równoznaczniki w językach obcych. Słownik obejmuje około 6.000 mian hutnictwa żelaznego w następujących działach:

I — Tworzywo i paliwo
II — Wielkie piece
III — Świeżarki i piece pudlingowe
IV — Stalownie
V — Walcownie, młotownie i tłoczalnie
VI — Maszyny hutnicze
VII — Odlewnictwo
VIII — Metaloznawstwo
IX — Ochrona stali
X — Materiały ogniotrwałe
XI — Odbiór wytworów
XII — Laboratoria
XIII — Gospodarka ruchu.

Dla ułatwienia wyszukania potrzebnego terminu słownik zawiera skorowidze alfabetyczne mian polskich i cudzoziemskich. Dotychczas ukazały się dwa tomy tego słownika zawierające pięć pierwszych wymienionych działów, z tego tom drugi w dziale „Stalownie“ zawiera interesującą nas nomenklaturę gatunków złomu, według słownika — „żelastwa“:

Żelastwo ciężkie
„ do cięcia (nożycami)
„ do cięcia palnikiem
„ drobne
„ kolejowe
„ miękkie
„ pierwszego gatunku
„ samochodowe
„ twarde
„ wsadowe
„ z budowy statków
„ z rozbiórki statków.

ULGI PODATKOWE.

Ulgi podatkowe, które dotychczas były rozrzucone w kilku odrębnych ustawach, zostały skodyfikowane w jednej ustawie ogłoszonej w Dzienniku Ustaw dnia 13 kwietnia br. pod nazwą *„Ustawa o ulgach inwestycyjnych“*.

Nowa ustawa obejmuje ulgi dla C. O. P., ulgi dla woj. wschodnich, ulgi dla wiertnictwa naftowego, ulgi dla kopalnictwa rud, ulgi dla nabywców akcyj i udziałów nowo zakładanych spółek o specjalnym celu, ulgi dla nowo wznoszonych budowli, ulgi dla nabywców pojazdów mechanicznych itd.

Ustawę tę wydała w osobnej broszurce księgarnia Wł. Wilak w Poznaniu. Zaznaczyć należy, że broszura oprócz tekstu ustawy podaje obszerny „Zarys ustawy o ulgach inwestycyjnych“ oraz skorowidz. Niska cena zł 1,20 ułatwi nabycie broszury zainteresowanym.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE I INNE RYBY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Wobec wyczerpania zapasów w kraju oraz oziębienia temperatury tendencja zwyżkowa.

Ostatnio płacono za towar oclony i z połowów polskich franco wagon Gdynia:

jarmuckie I trade od 58—62 bez względu na wielkość
jarmuckie II trade od 56—57
szkockie ceny różne (w przybliżeniu):
I trade P. A. F. od 70—74
I trade Lervick od 60—65
II trade Lervick od 50—55 bez względu na wielkość

matiesy od 100—125 za 2/2 wyczerpane
islandzkie maties od 70—72
norweskie: sloo od 36—37
vaar od 33—34
mleczaki od 39—40
mieszane: sloo, vaar, starego sezonu od 28—30,
normaties od 45
śledzie mrożone od 22,50—23
holenderskie: matis, smolmatis i matful na wyczerpaniu.

Ceny na ryby z połowów własnych kształtowały się, jak następuje (ceny za 50 kg w złotych):

mrożone dorsze czyszczone małe zł 20,—
dorsze czyszczone duże zł 25,—
łupacze zł 25,— do 27,—
sejdory (dorsze niebieskie) zł 27,— do 28,—
świeże dorsze nieczyszczone zł 8,— do 10,—
dorsze czyszczone z głowami zł 15,— do 19,—
dorsze czyszczone bez głów zł 25,—
flądry duże zł 15,— do 18, —
flądry małe zł 12,— do 15,—
łososie duże (8—15 kg) zł 5,50 do 6,00 za kg
łososie małe (4—8 kg) zł 4,50 do 5,00 za kg
ryby słodkowodne, poławiane w morzu:
płocie zł 29,— do 32,— za 50 kg
okonie zł 47, za 50 kg
certy zł 38,— za 50 kg.

Wielką przeszkodą w połowach ryb były stałe sztormy na Bałtyku, które przede wszystkim uniemożliwiały połowy na łososie.

LIKWIDACJA SKŁADÓW NA OTWARTYM POWIETRZU.

Z nastaniem cieplejszej pory, śledzie solone, składowane dotychczas na otwartym powietrzu, zostały przeniesione do magazynów. Jak wiadomo śledzie solone musiały być składowane na ogrodzonym placu wobec szczupłości pomieszczeń w magazynach.

BUDOWA MAGAZYNU FIRMY „KORAB".

W początkach maja br. Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Korab" przystępuje do budowy magazynu przemysłowego przy nabrzeżu Wilsonowskim.

UNIERUCHOMIENIE WĘDZARŃ I OGRANICZENIE RYBNEJ PRODUKCJI PRZEMYSŁOWEJ.

Wędzarnie gdyńskie jak i półwyspu helskiego wobec braku surowca zostały unieruchomione. Z tych samych powodów została ograniczoną produkcja filetów i mączki rybnej.

PRACE STATKU BADAWCZEGO „EWA".

Po naprawie uszkodzenia, spowodowanego przez duński kuter „Roxy", statek „Ewa" podjął na nowo swoje prace na morzu. „Ewa" obecnie wykonuje krótkie rejsy hydrograficzne dla połowów planktonów i rejsy na głębię gdańską na połowy fląder. Te ostatnie badania podobnie jak badania w poprzednich latach mają na celu ustalenie przebiegu tarła na głębi gdańskiej oraz skład stada trących się ryb pod względem wieku, długości i płci.

W maju, lipcu i sierpniu projektowany jest szereg wyjazdów „Ewy" na linii Gdynia — Gotland, mających na celu badanie szprotów podczas bytowania na wodach otwartych.

ZJAZD MIĘDZYNARODOWEJ RADY DO BADAŃ MORZA W KOPENHADZE.

Podobnie jak w roku ubiegłym w Kopenhadze odbędzie się w maju rb. zjazd delegatów wszystkich państw, prowadzących badania oceanograficzne i rybackie.

Zjazd ten ma na celu przedstawienie wyników badań, przeprowadzonych przez instytucje poszczególnych państw w roku ubiegłym oraz ustalenie planu prac na rok następny. Zjazdy te mają duże przede wszystkim znaczenie z punktu widzenia racjonalnej eksploatacji morza (pod względem rybackim), ponieważ na zebraniach tych ustalane są pewne umowy i konwencje, mające na celu ochronę ryb przed rabunkową gospodarką lub zbyt intensywnym wyłowem.

Z Polski wyjeżdża delegacja pod przewodnictwem prof. M. Siedleckiego. W skład jej wejdą Dr J. Lubecki, Naczelnik Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Dyrektor Dr M. Bogucki oraz Mgr W. Cięglewicz, asystent Stacji Morskiej.

RYBOŁÓWSTWO W SZWECJI.

Rybołówstwo szwedzkie centralizuje się głównie na wybrzeżu zachodnim, z którego pochodzi około ⅔ połowów Szwecji. Jedno z najpoważniejszych centr rybackich na tym wybrzeżu to Bohuslän. Rybacy tego wybrzeża używają do połowów dużych motorowych łodzi 25—75 tonowych o sile 35 do 175 KM. Obecnie jest około 300 takich statków, zbudowanych w Szwecji i używanych do tralowania, do połowów śledzi pławnicami itd. Poprzednio rybacy szwedzcy używali do połowów dwumasztowych kutrów 75 do 100-tonowych, nabywanych przeważnie w Anglii. W 1912 roku było około 328 takich kutrów na Wybrzeżu zachodnim. Dzisiaj cyfra tych kutrów wynosi 100 jednostek, z tych jednak tylko 50 jest zatrudnionych w połowach.

Rybacy zachodniego wybrzeża Szwecji poławiają w Skageraku, Kattegacie oraz na Morzu Północnym i Atlantyku po zachodniej stronie wysp Arkadów, Szetlandów aż do Islandii.

Około 300 motorowych statków rybackich pracuje na morzu Północnym, tralując i poławiając przy pomocy duńskich sieci. Prawie 200 z nich zawozi swe połowy do portów angielskich zwłaszcza do Aberdeen, Grimsby i Wick. Dużą część połowów przewozi się do Göteborga, będącego jednym z największych

portów rybackich na północy. Obroty rybami na aukcjach w tym porcie należą do największych. W 1936 r. sprzedano 44.000 ton. wartości 10,5 mil. kor. głównie śledzi, makreli, dorszy, łupaczy itd. Rocznie połowy szwedzkie wynoszą ok. 100.000 ton, wartości ok. 30 mil. kor. z tego na śledzie przypada 60%.

NORWESKIE RYBOŁÓWSTWO W 1937 R.

Aczkolwiek ilościowo połowy norweskie w 1937 r. były gorsze niż w 1936 r. jednak wskutek wyższych cen sprzedaży osiągnięto zysku brutto ogółem (bez połowów wielorybów) 82 mil. kor. wobec 73 mil. kor. w 1936 r. i 66 mil. kor. w 1935 r.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (30 IV 38).

Ruch handlowy w Gdyni, szczególnie w handlu hurtowym towarów kolonialnych znacznie osłabł w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Transakcje sprzedaży dochodzą do skutku tylko w sporadycznych wypadkach i to na drobne partie towarów. Nie ma widoków lepszego jutra, gdyż spauperyzowane społeczeństwo siłą rzeczy ograniczyć musiało się w konsumpcji niektórych towarów kolonialno-spożywczych pochodzenia zagranicznego, a to dlatego, że ceny poszczególnych artykułów są w stosunku do dzisiejszych zarobków szerszej masy ludności jeszcze zbyt wysokie. Jakkolwiek sam towar cif porty morskie nie jest drogi i byłby dostępny dla szerszej masy społeczeństwa, to jednak nie pozwalają masom tym na nabycie odnośnych artykułów wysokie opłaty fiskalne. Po ocleniu bowiem tego czy innego artykułu, cena jego wzrasta automatycznie o 100—250% z uwagi na wysokie stawki celne, opłaty pobierane na ROZ. i koszty transkacyj wiązanych.

Wskutek słabego ruchu w handlu hurtowym towarów kolonialnych, importerzy zwrócili większą uwagę na handel owoców południowych. Ruch w tych artykułach żywszy niż w poprzednim okresie sprawozdawczym a szczególnie w imporcie cytryn i pomarańcz. Obroty w imporcie owoców suszonych słabe z wyjątkiem śliwek amerykańskich, które nadchodzą w ilościach i w miarę wydawanych pozwoleń przywozu w transakcjach wiązanych.

Kawa surowa: Sprzedaż kawy brazylijskiej napotyka na znaczne trudności. Z uwagi na nadmiar tego artykułu w magazynach portowych i u importerów krajowych, kupcy — półhurtownicy oraz detaliści — nie okazują prawie żadnego zainteresowania w tym artykule. Pokrywają swoje zapotrzebowanie bieżąco w ramach możliwości zbytu, przy czym w każdym wypadku limitują sami ceny zakupu. Wytworzyło to sytuację niemiłą dla importerów. Nie są oni bowiem panami na swoich podwórkach — a jedynie wykonawcami woli kupujących.

Ceny na kawy brazylijskie utrzymują się na poprzednim poziomie. Niektórzy importerzy dla odmrożenia jednak kapitałów, zainwestowanych w kawie, sprzedają artykuł ten bardzo często bez zarobku, a czasami nawet o 5 groszy poniżej kosztów własnych.

Na kawy niebieskie tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o dalsze 5—10 groszy na kg. Podaż mniejsza od popytu. Dowozy małe.

Na rynkach zagranicznych tendencja stała. W Hamburgu ceny kształtują się następująco za 50 kg w RM. Santos extra specj. 36—38, Santos extra prim 34—35, Santos prim 32—33, super. 31—32, Guatemala 44—60, Maragogype 55—75. W New Yorku w dniach 23—25 kwietnia za 1 lbs w centach dolarowych: Rio 7 w dniu 23 kwietnia loco — 4.75 a z dostawą na maj 4,00—4,01, w dniu 25 IV — loco 4,65 a z dostawą na maj 4,08. Santos 4 loco 7,25 a z dostawą na maj w dn. 24 kwietnia — 5,79 — 6,00, a w dniu 25 IV — 5,73.

Herbata: Na rynku angielskim ceny wahają się w granicach 1/4—3/4 d. na lbs. Zainteresowanie duże. Dowozy mniejsze. Na rynku krajowym w handlu herbatą panuje w dalszym ciągu zastój. Zbyt herbaty bardzo słaby a zapasy bardzo duże. Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Sumatra zł 11,50 — 12,15, Cejlon zwykły zł 12,00—12,30—12,35, Cejlon średni zł 12,40—13,10. Na inne herbaty ceny bez zmiany.

Korzenie: Na pieprz tendencja w dalszym ciągu mocna. Ceny utrzymały się jednak na poprzednim poziomie, a tylko w sporadycznych wypadkach, szczególnie gdy chodziło o mniejsze partie, artykuł sprzedawany był o 5—10 gr drożej na kg. Sytuacja w handlu innymi korzeniami i ceny na odnośne artykuły — bez zmiany.

Owoce suszone: Ruch w owocach suszonych (sułtankach, rodzynkach i koryntkach) znacznie osłabł w stosunku do poprzedniego okresu. Ceny zniżkowały, przy czym zniżka ta wyraża się w granicach wprowadzonej obniżki stawek celnych. Na śliwki amerykańskie zapotrzebowanie rynku średnie. Ceny zniżkowały o 5—8 gr na kg, zależnie od wielkości śliwek. Dowozy śliwek mniejsze niż w poprzednim okresie.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 12 kwietnia nadszedł do Gdyni ss „Hel" z ładunkiem 14.900 kg śliwek suszonych kalifornijskich i 9.000 kg orzechów ziemnych.

ss „Chorzów" przywiózł dnia 14 kwietnia z Hullu 14.185 kg masła kakaowego, 5.788 kg ziarna kakaowego, 7.683 kg pieprzu, 2.630 kg imbiru, 3.317 kg kawy i 2.472 kg herbaty.

Dnia 15 kwietnia nadszedł do Gdyni ss „Scandinavia", który spodziewany był dopiero 19 ub. m. Statek przywiózł z Palermo 5.449 skrzyń cytryn włoskich i 18 bel skórek pomarańczowych suszonych, z Messyny 1.019 skrzyń cytryn i 60 bel skórek pomarańczowych, z Catanii 51 skrzyń cytryn, z Bari 35 bel migdałów oraz 50 skrzyń sardynek z Lizbony. Oprócz wyżej wymienionych nadeszło 85 bel migdałów włoskich dla Gdańska.

Również 15 ub. m. przybył do Gdyni ss „Gunborg“ z transportem 50 worków — 4.000 kg orzechów z Istambułu, 23 worki — 1.900 kg orzechów i 4.220 skrzynek koryntek z Izmiru.

18 kwietnia przybył ss „Oksywie“ z ładunkiem 1.220 kg herbaty i 5.652 kg kawy.

ss „Lech“ zawinął do portu gdyńskiego dn. 18 kwietnia i wyładował 29.513 kg herbaty, 5.495 kg kawy, 4.089 kg kakao i 2.034 kg agar-agar.

Dnia 19 kwietnia ss „Śląsk“ przywiózł 5.115 kg masła kakaowego i 1.650 kg orzechów ziemnych.

W tym samym dniu nadszedł ss „Puck“ z transportem 7.543 kg herbaty, 8.291 kg kawy, 23.838 kg pieprzu, 25.182 kg ziaren kakaowych i 3.060 kg masła kakaowego.

Pierwszy transport bananów w naszym okresie sprawozdawczym nadszedł do Gdyni dnia 24 IV na ss „Zeester“ w ilości 55.000 kg.

ss „Nordland“ przywiózł do Gdyni dnia 25 kwietnia z Candii 160 worków — 4.000 kg rodzynek oraz z Istambułu 93 worki — 7.440 kg orzechów ziemnych.

Tego samego dnia ss „Gotia“ przywiózł z Tel-Aviv transport 12.900 skrzyń pomarańcz i grapefruitów wagi 490.200 kg.

ss „Hel“ w drugim rejsie w tym okresie przywiózł dnia 26 kwietnia 1.200 kg herbaty, 600 kg kakao, 2.500 kg orzechów i 325 kg migdałów.

Dnia 27 kwietnia ss „Chorzów“, który tak jak „Hel“ odbył drugi rejs — przywiózł 5.295 kg herbaty, 1.746 kg kawy, 15.703 kg pieprzu, 5.212 kg kakao, 9.232 kg masła kakaowego, 202 kg goździków i gałki muszkatułowej, 508 kg pimentu i 450 kg cynamonu.

ss „Vingaland“ nadszedł do portu dnia 29 kwietnia przywożąc z Izmiru 1.000 skrzynek — 14.290 kg sułtanek i 4.104 skrzynek — 102.600 kg rodzynek z Calamaty.

Drugi transport bananów nadszedł dnia 29 kwietnia na ss „Wiborg“. Transport liczył 75.000 kg, nadszedł z przeładunku w Rotterdamie.

Dnia 5 maja spodziewany jest w Gdyni ss „Sicilia“ z transportem 2.547 skrzyń pomarańcz palestyńskich (96.706 kg).

Najbliższy poważny transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni około 15 maja w ilości ca 10.000 skrzyń.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 28 kwietnia urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 kwietnia br. aukcję, na której wystawiły:

1904 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 1904 skrz. w cenie 0,85—1,01 zł
2082 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2082 kl. w cenie 1,24—1,40 zł
591 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 591 skrzyń w cenie 34—40 zł skrz.

na aukcji w dniu 26 kwietnia wystawiono i sprzedano:

676 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 676 klat. w cenie 1,60—1,63 zł 1 kg
400 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrz. w cenie 42—43 zł skrz.

dnia 28 kwietnia wystawiono:

1428 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1428 kl. w cenie 1,62—1,64 zł kg
426 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 426 skrz. w cenie 35,50—42,50 zł skrz.
10.000 kg śliwek kaliforn. susz. w workach — sprzedano: 10.000 kg w cenie 1,40 zł kg
1.500 kg śliwek kalif. susz. w skrzynkach — sprzedano: 1.500 kg w cenie 1,56 zł kg

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 25 kwietnia aukcję, wystawiając na niej:

456 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 456 skrz. w cenie 40—40,50 zł 1 skrzynia
200 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 200 skrz. w cenie 1,40—1,43 zł 1 kg
321 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 321 skrz. w cenie 26—30,50 zł 1 skrzynia
25 worków migdałów włoskich — wycofano;

dnia 28 kwietnia oddano na aukcję następujące towary:

669 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 669 kl. w cenie 1,60—1,62 zł 1 kg
230 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 230 skrz. w cenie 29,50—30,50 zł skrz.
101 worków śliwek kalif. susz. — wycofano,
25 worków migdałów włoskich — sprzedano: 5 worków w cenie 6,50 zł 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W chwili obecnej obserwujemy na rynku gdyńskim silne zainteresowanie pomarańczami włoskimi i palestyńskimi. Są to pomarańcze z nowych zbiorów, które w małych ilościach przyszły na razie na tutejszy rynek, podczas gdy zapotrzebowanie jest duże. Odczuwa się powszechnie brak towaru. Posiadane przez kupców ilości nie pokrywają teraz nawet w części rynku.

Ceny pomarańcz włoskich wahają się między 1,50 a 1,60 zł za kg.

Ceny pomarańcz palestyńskich notowane są ca 1,50 zł za kg.

Silnej zwyżce uległy cytryny włoskie, które obecnie sprzedawane są w hurcie ca 100 zł para.

Grapefruity palestyńskie utrzymują się na dotychczasowym poziomie to jest ca 30 zł skrz.

ARGENTYŃSKIE OWOCE DO EUROPY.

Wywóz owoców z Argentyny silnie wzrasta w ostatnich czasach, i tak w 1937 r. wynosił on 29.250 ton, w tym 13 tys. ton gruszek, 8,9 tys. ton winogron i 5,6 tys. ton jabłek. Argentyńskie owoce odznaczają się wysokim gatunkiem i są poszukiwane na rynkach krajów bogatych jak Francja, Szwecja, Holandia, etc. Pierwsze transporty w tym roku wynosiły 35 tys. skrzyń gruszek do Francji i Szwecji, 66 tys. skrzyń do Le Havre, Antwerpii i Rotterdamu, 50 tys. skrzyń do Nowego Yorku. Wszystkie te przesyłki nadeszły w doskonałym stanie. Znaczny wywóz owoców argentyńskich do Europy i w ogóle na półkulę północną tłumaczy się tym, że gruszki, jabłka i winogrona dojrzewają w Argentynie od lutego do kwietnia, kiedy w Europie zupełnie brak świeżych owoców krajowych.

PRZEGLĄD EKSPORTU PALESTYŃSKICH OWOCÓW CYTRUSOWYCH W SEZONIE R. 1937/38.

Według obliczeń sfer eksportowych palestyńskich, eksport owoców cytrusowych w bieżącym sezonie ma wynieść około 10 mil. skrz. Do końca lutego br. eksportowano 7.508.294,5 skrzyń. W całym bieżącym sezonie obserwujemy wahania cen, które zależne były od zapotrzebowania przez rynki odbiorcze. Z podanych niżej zestawień wynika, że w porównaniu z sezonem ubiegłym tj. 1936/37 zmalał eksport w sezonie bieżącym. Spadek ten znajduje uzasadnienie w ściślejszej kontroli tak gatunku jak i opakowania owoców eksportowanych. Wyznaczona bowiem komisja kontrolna inspektorów odrzuciła od początku sezonu do końca lutego br. ca 130 tys. skrzyń nie nadających się do eksportu.

Eksport od początku sezonu do końca lutego:

	1937	1938
Pomarańcze	6.936.027	6.491.672
Grape Fruits	1.075.791,5	947.846,5
Cytryny	71.722,5	62.934
Inne	5.515	5.842
razem	8.089.056	7.508.294,5

Ilości eksportowane przez poszczególne porty:

Jaffa	2.916.249,5	2.734.379
Haifa	4.480.676,5	4.541.828,5
Tel-Aviv	548.788	139.166
Tranzyt przez Port Said	143.342	92.921
razem	8.089.056	7.508.294,5

Poniżej podajemy dodatkowo ceny w poszczególnych tygodniach br. pomarańcz, które ulegały różnym wahaniom, w porównaniu jednak z sezonem ubiegłym są wyższe, i jak się dowiadujemy od zainteresowanych czynników eksportowych w Palestynie dotychczasowy eksport pomimo spadku ilościowego dał zadawalające wyniki:

Luty 1938.

Pomarańcze	duże	średnie	małe
1 tydzień	7,6— 9,3	8,9—11,6	10.6—15.0
2 „	8,6—10,0	9,6—12,0	11,9—15.6
3 „	9,0—10,6	10,3—13,0	12.3—15.6
4 „	9,3—10,9	10,6—12,0	12,3—16,6

HISZPAŃSKI SEZON POMARAŃCZOWY.

Już niejednokrotnie pisaliśmy na temat, czy pomarańcze hiszpańskie odegrają jakąkolwiek rolę na światowym rynku pomarańczowym. Tuż przed sezonem zawiązał republikański rząd hiszpański towarzystwo pod nazwą „Cluea", którego zadaniem miało być zorganizowanie eksportu pomarańcz.

W warunkach, jakie istniały w tym czasie w Hiszpani trudno było przeprowadzić postawione wymienionemu towarzystwu zadanie. Eksport bowiem drogą morską napotykał na trudności ze strony rządu narodowego. Eksport zaś drogą lądową był niemożliwy ze względu na zajęcie linij kolejowych transportami broni. W rezultacie eksportowano bardzo nieznaczne ilości pomarańcz. Oprócz wymienionych trudności przy eksporcie odbiorca zagraniczny musiał płacić wysokie koszty frachtu i ubezpieczenia towaru co w sumie stwarzało nieopłacalność importu. W omawianym sezonie pierwszy raz chyba w historii pomarańczowej eksportowała czerwona Hiszpania nieznaczne ilości pomarańcz drogą lądową autami ciężarowymi, 10, 15 i 20-tonowymi do Francji, opłacając niewspółmiernie duże koszty tego transportu. Większość tych pomarańcz, eksportowanych autami wyszła z Walencji. Zatem dobiegający końca sezon pomarańczowy w Hiszpanii nie odegrał tak na rynku światowym jak wewnętrznym żadnej roli. Ostatnie wypadki w Hiszpanii pozwalają mieć nadzieję, że w przyszłym sezonie nastąpi stopniowa normalizacja stosunków na hiszpańskim rynku owocowym.

ZNIŻKA STAWEK CELNYCH NA SERY Z FINLANDII.

Z dniem 20 kwietnia br. weszła w życie zniżona na mocy porozumienia celnego polsko-finlandzkiego z dn. 10 marca 1938 r. stawka konwencyjna na sery z poz. tar. celn. 128 p. 4. Mianowicie z dniem tym stawka konwencyjna w wysokości 70.— zł od 100 kg obowiązuje także na następujące sery finlandzkie w opakowaniu oryginalnym, miękkie bez twardej powłoki: gat. „Eväs", „Sisu" i „Tapio". Stawka ta będzie stosowana do dnia 31 VII 1938 r.

ZBIORY ORZECHÓW WE FRANCJI.

Według urzędowych danych francuskich, tegoroczne zbiory orzechów we Francji zapowiadają się bardzo dobrze. Pomimo ostatnich mrozów, drzewa orzechowe nie zostały uszkodzone. Innym drzewom owocowym, jak śliwom, gruszom, brzoskwiniom itd., ostatnie mrozy wyrządziły tam duże szkody.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 maja 1938 r. | NR 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Polski przemysł okrętowy

(Referat, wygłoszony na Ogólnym Zebraniu Związku Izb Przemysłowo - Handlowych w dniu 7 maja br. w Poznaniu).

Sprawa przemysłu okrętowego jest wielkim zagadnieniem ogólnopolskim. Zagadnienie to bowiem łączy się bezpośrednio ze sprawą rozbudowy naszej marynarki wojennej i handlowej. Występują tu zatem względy na obronność kraju, jako też bardzo ważkie względy gospodarcze. Podjęcie dyskusji przez Związek Izb nad stworzeniem rodzimego przemysłu okrętowego, Izba Gdyńska uważa za bardzo celowe i stwierdza, że istnieją konkretne podstawy i możliwości do pomyślnego rozwiązania tego problemu.

Ponadto szereg innych momentów umacnia Izbę Gdyńską w przekonaniu o realności problemu powstania polskiego przemysłu okrętowego.

Momentem takim jest w pierwszym rzędzie godny podkreślenia fakt dużej aktywności Ministerstwa Przemysłu i Handlu i prywatnych sfer gospodarczych w zakresie powiększenia tonażu polskiej floty handlowej. W roku ubiegłym i bieżącym oddano stoczniom zagranicznym, Stoczni Gdańskiej oraz Stoczni w Gdyni ogółem zamówień na 15 nowych jednostek.

Według prowizorycznych obliczeń naszej Izby przedstawiają te zamówienia wartość ponad 40 milionów złotych.

Po uruchomieniu zamówionych nowych jednostek wzrośnie procentowy udział obsługi portów polskiego obszaru celnego przez naszą flotę handlową przypuszczalnie o dalsze 4—5% tak, że udział polskiej floty handlowej w przewozach morskich naszego handlu zagranicznego dzięki powyższym zamówieniom będzie się mógł wówczas podnieść do 15%.

Korzystnym dla omawianej sprawy momentem jest także przejęcie warsztatów reperacyjnych Stoczni Gdyńskiej przez „Wspólnotę Interesów" i przeistoczenie jej na pełnowartościową stocznię budowy okrętów. Obecna Stocznia Gdyńska otrzymała już zamówienia na statki i będzie się niewątpliwie rozwijała pomyślnie. Powstanie przeto w porcie naszym przedsiębiorstwo, które wywrze dodatni wpływ na przystosowanie się przedsiębiorstw przemysłowych w kraju do produkcji części i urządzeń okrętowych. Nie ulega bowiem wątpliwości, że najlepszym wychowawcą przemysłu w kierunku nastawienia się jego na wzmiankowaną produkcję były zawsze stocznie krajowe.

Wreszcie należy zwrócić uwagę na poczynania naszej Marynarki Wojennej, która w sposób zdecydowany dąży do zapewnienia przemysłowi krajowemu coraz to większego udziału w produkcji okrętów i innych jednostek wojennych. Dowodem tego są dane, jakie zostały opublikowane przez Marynarkę Wojenną na Wystawie Przemysłu Metalurgicznego i Elektrotechniczn. w Warszawie w r. 1936. Wynika z nich, że przy jednym z trawlerów, wykonanym w kraju, otrzymał przemysł krajowy zamówień na kwotę zł 710.000,— i że przy wszystkich budowach, wykonanych przez Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni, udział przemysłu zagranicznego uległ ograniczeniu do najmniejszych i jedynie koniecznych rozmiarów. Przy niektórych jednostkach, wykonanych w kraju, partycypował przemysł krajowy w granicach do 95%. Oczywiście jest to przykład udziału przemysłu krajowego przy budowie mniej skomplikowanych jednostek

morskich. Przy bardziej skomplikowanych okrętach, według opinii fachowców, udział przemysłu krajowego mógłby sięgać normalnie 70%. Również konkretnym faktem jest stopniowy wzrost udziału przemysłu krajowego w budowie okrętów wojennych, wykonywanych za granicą. O ile przy kontrtorpedowcach, wykonywanych w zagranicznych stoczniach („Wilk“, „Wicher“), nie brał on wcale udziału, to już przy stawiaczu min („Gryf“) wynosił tenże udział 6,7%, przy kontrtorpedowcu „Grom“ 8,15%, przy dwóch łodziach podwodnych zamówionych w Holandii w 1936 roku — 12,26%.

Jak ponadto wynika z zestawienia, sporządzonego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, także i przy budowie naszych statków handlowych niektóre gałęzie produkcji przemysłowej biorą już pewien udział w dostawach, a nawet — jak nam wiadomo, utorowały sobie te przemysły drogę dla dostaw do budowy obcych statków handlowych, chociaż na razie tylko w niewielkich rozmiarach.

Dla przemysłu naszego w zakresie produkcji części i urządzeń okrętowych otwiera się zatem duże pole działania.

Do zakresu budowy statków na stoczniach okrętowych wchodzi budowa nowych statków i reperacja statków, będących w użyciu. Stocznie wykonują wprawdzie we własnym zakresie niektóre części, wchodzące w skład wyposażenia statków, prowadząc pewne działy, jak np. dział stolarski, odlewnie lub też działy budowy maszyn i motorów. Przeważnie jednak zamawiają one poszczególne części, potrzebne do montowania kadłuba oraz wyposażenia statków we wszelkie urządzenia i mechanizmy, potrzebne do normalnej ich eksploatacji, w odnośnych fabrykach. Stocznie są przeważnie, jak to zresztą słusznie podkreśliło Ministerstwo w piśmie do p. Ministra Klarnera, montowniami. Również i nasze stocznie okrętowe mają być montowniami. Dlatego też istnienie stoczni w porcie nie ogranicza udziału fabryk zaplecza w budownictwie okrętowym. Do branży przemysłu okrętowego należą w pierwszym rzędzie stocznie, a poza tym będą mogły do niej należeć wszystkie przedsiębiorstwa przemysłowe, które zajmą się produkcją części i urządzeń, potrzebnych dla budowy statków na stoczniach.

Mówiąc o przemyśle okrętowym, nie możemy jednakże mieć na uwadze wyłącznie interesów tego przemysłu. Niewątpliwie interesy te są bardzo poważne, jak to wynika chociażby z przytoczonej już cyfry, ilustrującej wartość dokonanych w ostatnim czasie zamówień dla naszej floty handlowej. W państwach morskich stanowi produkcja urządzeń okrętowych ważne działy dla wielu dużych przemysłów niezależnie od pracy samych stoczni, tak, iż znaczenie poruszanego tu zagadnienia z punktu widzenia interesów przemysłu nie może być pod żadnym względem kwestionowane. Niemniej jednakże trzeba uprzytomnić sobie, że zadaniem przemysłu okrętowego jest przede wszystkim należyta obsługa klienta, którym jest Marynarka Handlowa względnie Wojenna. Dlatego też przy dyskutowaniu poruszonego zagadnienia musimy zdać sobie sprawę z tego, że na pierwszym miejscu stoją interesy marynarki i że interesy przemysłu uwzględniane być mogą jedynie w miarę tego, jak dalece przemysł ten jest przystosowany do wykonywania poszczególnych części, składających się na całość okrętu i to wykonania nadzwyczaj precyzyjnego i w ramach ściśle ustalonych wymogami nawigacji. Długoletnie doświadczenia zagranicy pouczają nas, że nawet nieznaczne odchylenia od norm, przyjętych dla poszczególnych rodzajów jednostek morskich, względnie niedostosowanie poszczególnych części statku do rodzaju podróży, jaką dany statek ma odbywać, względnie towarów, jakie ma przewozić, odbija się wysoce niekorzystnie na eksploatacji statku, powodują jej podrożenie, uniemożliwiając współzawodnictwo z konkurencją innych państw morskich. W tym względzie przy budownictwie okrętowym należy się kierować tylko konkretnie postawionymi zadaniami technicznymi i kalkulacyjnymi. *Toteż mówiąc o budownictwie okrętowym w kraju względnie produkcji części, potrzebnych dla tego budownictwa, musimy dążyć do tego, aby okręty u nas budowane odpowiadały pod względem ceny i jakości okrętom, budowanym za granicą na stoczniach, które mają za sobą długoletnie doświadczenie.*

Konsekwencją takiego rozumowania powinno być przyjęcie zasady, że stoczniom rodzimym należy zapewnić możliwość otrzymywania materiałów do budowy statków na warunkach najdogodniejszych. *Jeżeli rodzimy przemysł dostosuje się do wymogów technicznych i zdobędzie możliwości dostaw konkurencyjnych, to oczywiście temu przemysłowi należy dawać pierwszeństwo.*

Przy rozpatrywaniu tych szczegółów zwracano naszej Izbie uwagę, że z polskich materiałów, jak np. z polskich płyt stalowych, buduje się statki na stoczniach zagranicznych i to po cenach konkurencyjnych. Znane są zresztą liczne wypadki z dziedziny naszego eksportu, że produkty, wytwarzane z naszych surowców, kupować można taniej za granicą, niż w kraju. Jeżeli przeto przyjmiemy tezę podstawową, że statki budowane w kraju muszą pod względem ceny odpowiadać statkom budowanym za granicą, to dojść możemy jedynie do konkluzji, że *wszelkie dostawy na cele budownictwa okrętowego dla stoczni krajowych muszą być traktowane na równi z eksportem, z wszystkimi konsekwencjami stąd wynikającymi.* Ten postulat stosować trzeba nie tylko do poszczególnych części statków, stanowiących przedmiot dostaw, ale także i do środków produkcji, jak węgla i innych materiałów, niezbędnych do prowadzenia zakładów stoczni. Jedynie przy spełnieniu tego warunku możemy mówić o konkurencyjności budowy statków w kraju.

Konkretnym sposobem przystosowania przemysłu krajowego do budownictwa okrętowego jest odpowiednie i poważne zainteresowanie się ze strony tego przemysłu produkcją wyrobów dla stoczni krajowych i zagranicznych. W tym celu koniecznym jest niezwłoczne przystąpienie przez przemysł pomocniczy krajowy do badania przyjętych w budownictwie okrętowym standartów, czyli t. zw. norm okrętowych. Państwa o rozwiniętym przemyśle okrętowym posiadają własne normy. Znane są normy brytyjskie, niemieckie i skandynawskie. Zresztą wszystkie rodzaje norm okrętowych są do siebie bardzo zbliżone. Dlatego też zaznajomienie się chociażby z jedną grupą tych norm pozwoliłoby przemysłowi naszemu na stwierdzenie jego możliwości produkcyjnych w zakresie dostaw na cele budownictwa okrętowego i na odpowiednie przystosowanie swojej produkcji. Omawiane normy nie stanowią żadnej tajemnicy, tak, iż każde zainteresowane przedsiębiorstwo przemysłowe może nabyć w księgarniach niemieckich katalog norm i następnie sprowadzić sobie najdokładniejsze opisy poszczególnych części okrętowych.

Zagadnienie powstania rodzimego przemysłu okrętowego wymaga jednak znacznie szerszego ujęcia, niż zatrzymanie się tylko na szczegółach, dotyczących konkurencyjności i fachowości tego przemysłu. Rozwiązanie tego problemu wymaga zainicjowania takiego kierunku w naszej polityce gospodarczej, któryby usunął szereg trudności, jakie napotykamy zarówno w poczynaniach tego przemysłu, jak i w rozwoju floty handlowej. Trzeba stworzyć warunki ogólne, sprzyjające rozwojowi tych dziedzin gospodarczych. Mam tu na myśli rozwiązanie problemu kredytów hipotecznych dla marynarki handlowej, następnie stworzenie pewnego kompleksu preferencyj, czy też pomocy dla omawianego przemysłu. Wspomnieć tu należy o coraz częściej wzmiankowanym na różnych konferencjach „programie rozbudowy floty handlowej". Otóż pragnę podkreślić, iż program taki musi być bardzo elastyczny. Można więc mówić tylko ogólnie o wybudowaniu pewnego quantum tonażu na przestrzeni pewnej określonej ilości lat. Konkretne wykonanie takiego planu przystosowywać należy natomiast do bieżących warunków i sytuacji w naszym handlu zamorskim i w żegludze morskiej.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu proponuje we wzmiankowanym już piśmie do p. Prezesa Związku Izb powołanie do życia biura technicznego informacyjno-doradczego w Gdyni dla informowania naszego przemysłu o wymaganiach w budownictwie okrętowym i pośredniczenia między stoczniami i przemysłem. Projekt ten, jak wnioskować można z oświadczeń innych Izb, nie spotkał się z uznaniem. Do negatywnej oceny tego projektu przyłącza się również Izba Gdyńska. Podkreślając jeszcze raz to, co już powiedziano o roli stoczni okrętowych, jako najlepszym informatorze i wychowawcy dla przemysłu i powołując się na przytoczone już względy ogólniejsze, widzielibyśmy raczej rozwiązanie tej sprawy w formie utworzenia stałej komisji, powołanej przez Ministerstwo, któraby działała przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, jako tej, w której okręgu znajdują się stocznie okrętowe. Udział w takiej komisji powinniby brać przedstawiciele marynarki handlowej i wojennej oraz stoczni okrętowych. Zadaniem takiej komisji powinnoby być, jak już powiedziano, czuwanie nad celowym rozwiązaniem tych wszystkich problemów, które z zagadnieniem powstania i rozwoju rodzimego przemysłu okrętowego się łączą, następnie troska o wypracowanie polskich norm dla budownictwa okrętowego i występowanie z projektami zarządzeń względnie tych form opieki i pomocy ze strony czynników rządowych, które są konieczne dla rozwoju stoczni okrętowych i całkowitego załatwienia problemu współpracy tych stoczni z przemysłem w kraju.

Wreszcie zdawać sobie należy sprawę z tego, że jesteśmy w zakresie budownictwa okrętowego w stadium początkowym. Nasze stocznie znajdują się w stadium inwestycyj przygotowawczych. Będą one musiały rozporządzać odpowiednim personelem fachowym, który nabierze pełnych walorów dopiero po odpowiednim przeszkoleniu. Wobec tego stocznie będą musiały ponieść pewne koszty związane z tym szkoleniem, co w początkowym stadium nie może nie odbić się na kalkulacji budowy okrętów w kraju i koszty te oczywiście będą wyższe, niż koszty budowy za granicą. Są to rzeczy zrozumiałe. Jednak względy gospodarcze przemawiają z całą stanowczością za tym, że pokrycie tych kosztów powinno nastąpić w stadium przejściowym ze źródeł ogólno-państwowych. Mogłoby to nastąpić w początkowym okresie w drodze przyjścia stoczniom z pomocą ewentualnie drogą pokrycia wspomnianych różnic pomiędzy kosztami budowy okrętów w kraju i za granicą. Jest to droga naturalna, po której kroczyły wszystkie państwa zagraniczne przy rozbudowie swego przemysłu okrętowego i po której kroczą niektóre z nich obecnie jeszcze przy odmładzaniu swego tonażu.

Kończąc reasumuję i proponuję wnioski następujące:

1) Powstanie stoczni okrętowych w Gdyni i jak najściślejsze powiązanie ich pracy z produkcją przemysłu w głębi kraju należy uważać za zjawisko wysoce dodatnie dla ożywienia działalności przemysłowej. Związek Izb wyraża przekonanie, że przy współdziałaniu wszystkich czynników miarodajnych przemysł okrętowy w Polsce zajmie należne mu miejsce przy budowie wszelkich statków, jakich będzie potrzebowała Polska.

Związek Izb wyraża również głębokie zadowolenie ze stanowiska Ministerstwa Przemysłu i Handlu i „Żeglugi Polskiej", które z tak wielką przychylnością odniosły się do

inicjatywy stoczni gdyńskiej. zapewniając jej pierwsze zamówienia.

2) Dla powstania zdrowego rozwoju rodzimego przemysłu okrętowego jest koniecznym, aby ten przemysł był oparty na zasadach odpowiedniej obsługi swego klienta, tj. przedsiębiorstw żeglugowych. W związku z tym należy dążyć do tego, aby okręty, budowane w kraju, odpowiadały pod względem ceny i jakości okrętom budowanym za granicą.

3) Dla dokonania tego należy zapewnić stoczniom rodzimym możliwość otrzymywania materiałów do budowy statków na warunkach konkurencyjnych, przy czym przede wszystkim uwzględniać należy w zakresie dostaw przemysł krajowy.

4) Jest rzeczą pierwszorzędnej wagi dostosowanie przemysłu krajowego do budownictwa okrętowego, co może odbywać się stopniowo i w miarę rozwoju tego budownictwa. Należałoby przystąpić niezwłocznie do dokładnego badania, jakie materiały i przedmioty potrzebne przy budowie okrętów mogą być wyrabiane w kraju i co należy przedsięwziąć, aby nasz przemysł mógł brać coraz większy udział w dostawach dla stoczni.

5) Należy uwzględnić, że nowopowstający na podstawach handlowych przemysł budowy okrętów będzie musiał spełnić rolę pionierską i wyszkolić kadry pracowników. Jest to połączone z kosztami dodatkowymi, dla pokrycia których byłoby słusznym w początkowym okresie przyjść stoczni z pomocą, ewentualnie drogą pokrycia różnic w kosztach budowy okrętów w kraju i za granicą.

6) Dla ustalenia warunków ogólnych, niezbędnych dla rozwoju rodzimego przemysłu budowy okrętów i dla skoordynowania poczynań zainteresowanych w tym względzie czynników, wskazanym jest, aby Ministerstwo Przemysłu i Handlu powołało do życia stałą Komisję z przedstawicieli Marynarki Wojennej i Handlowej oraz stoczni okrętowych, która powoływałaby do współpracy przedstawicieli zainteresowanych gałęzi przemysłu.

Stanisław Tor, Prezes Izby.

W sprawie usplawnienia Wisły

Leży przed nami praca p. t. „Wisla jako arteria węglowa" b. min. inż. Antoniego Olszewskiego, delegata Polskiej Konwencji Węglowej, łaskawie nadesłana nam przez Sz. Autora. Rozprawie tej chcemy poświęcić kilka słów.

P. Minister Olszewski zajmuje się w swej pracy problemem, który od czasu konferencji w Izbie P.-H. w Gdyni dnia 9 VIII 37 jest stałym tematem rozpraw w prasie fachowej i gospodarczej. Ze względu na konieczność przewożenia zasadniczych surowców do portów polskich z jednego końca kraju na drugi (węgiel, drewno, rudę) uznano za konieczne zająć się sprawą pomocniczego odciążenia kolei drogą usplawnienia naszych rzek i budową kanałów.

We wstępie autor mówi:

„Jeśli chodzi o rzeki, to w przeciągu pierwszych lat po uzyskaniu niepodległości był opracowany szereg projektów na olbrzymią skalę jak np. projekt połączenia zagłębia węglowego kanałem z morzem i pokrycia całego kraju siecią kanałów; w celu realizacji tych projektów były utworzone specjalne szeroko rozbudowane organy w ramach b. Ministerstwa Robót Publicznych. Projekty te jednak nie liczyły się zupełnie ani z realnymi wymogami życia ani też z możliwościami finansowymi państwa. Toteż wkrótce zaprzestano mówić o tym temacie odnośne zaś organizacje i urzędy uległy likwidacji. Co więcej, z chwilą nastania kryzysu budżety na nasze rzeki uległy tak daleko posuniętej kompresji. — kompresji o wiele silniejszej, niż to miało miejsce we wszystkich innych dziedzinach, iż nie mogło być mowy już nie tylko o przystąpieniu do realizacji samych projektów. ale nawet o racjonalnej konserwacji istniejących budowli wodnych, mającej na celu jedynie ich zabezpieczenie od zniszczenia."

Autor wskazuje, że sprawy te w ostatnich latach ruszyły z miejsca, ale tylko w postaci prac przy zaporach wodnych w górnym biegu naszych rzek. Ale i te prace — z powodu braku funduszów — posuwają się żółwim krokiem i obliczone są na długie lata. I dalej:

„Zagadnienie zaś spławności naszych rzek obudziło się z długiego letargu w swym całokształcie dopiero w roku ub. Stało się ono aktualne w związku z powstawaniem Centralnego Okręgu Przemysłowego. Przejawy tego żywszego zainteresowania znajdujemy zarówno w enuncjacjach decydujących czynników jak i w prasie codziennej, która tym sprawom poświęca coraz więcej uwagi. Zagadnieniem tym zajęły się również żywo sfery gospodarcze Zainteresowanie to samo w sobie jest niewątpliwie bardzo cenne, mamy jednakże wrażenie, że dyskusje i wysuwane w tym względzie projekty są często projektami mało realnymi, oderwanymi od życia. Mamy tu na myśli przede wszystkim dyskusje nad takimi np. projektami, które zmierzają do skierowania całego wywozu węgla z Polski drogą wodną. Jak wiadomo, głównie w tym celu omawiana była sprawa realizacji projektu na tak wielką skalę, jak budowa kanału Bydgoszcz — Gdynia, a jest przecież zupełnie jasne, że o tej sprawie nie można dziś dla wielu względów mówić realnie.

Wysuwanie tych projektów ma tę ujemną stronę, iż odciąga uwagę od zadań wykonalnych, o których realizacji mogłaby i powinnaby być mowa".

Następnie autor zaznacza, że

> „głównym zadaniem (jego pracy) będzie danie odpowiedzi na pytanie, co powinno być przedsięwzięte ze strony rządu i przemysłu, aby wykorzystanie tej arterii wodnej mogło z fazy projektów wejść na realne tory".

Jak widzimy, autora interesuje, poza całokształtem, przede wszystkim sprawa usplawnienia górnego biegu Wisły i jej dorzeczy w celu umożliwienia bezpośredniego dowozu węgla do C. O. P. drogą wodną. Zagadnienie to autor stara się oświetlić z czysto praktycznego punktu widzenia, że się tak wyrazimy — z ołówkiem w ręku. Dotąd wszelkie prawie wynurzenia na interesujący nas temat — usplawnienia rzek i budowy kanałów w Polsce — przeważnie pomijały stronę rentowności wysuwanych projektów i, jak wspomina p. min. Olszewski, zupełnie nie liczyły się z naszymi finansowymi możliwościami.

Dlatego omawiana tu praca p. min. Olszewskiego jest wybitnie cenną, gdy zdolna ona jest ostudzić, i na pewno ostudzi, tych entuzjastów, którzy nadal wysuwają projekty zupełnie nierealne ze względu na ich olbrzymie koszty i nierentowność.

— • —

A teraz postępujemy za wywodami autora.

Wisła przed wojną, przebiegając przez 3 państwa, w odpowiedni sposób też była administrowaną. W części austriackiej rozpoczęte prace regulacyjne wskutek wojny musiały być przerwane w stanie niedokończonym.

Środkowa część Wisły w b. zab. rosyjskim, od Sandomierza do Otłoczyna, poza małymi robotami regulacji nurtu w rejonie warszawskim oraz kilku większych miast, wykazuje kompletne zaniedbanie i znajduje się jeszcze w zupełnie pierwotnym stanie, osobliwie od Sandomierza do Puław.

Dolny bieg Wisły — dawny pruski — jest stosunkowo uregulowany i wykazuje należytą konserwację za czasów polskich.

Rozdział IV charakteryzuje Wisłę jako arterię komunikacyjną, a w rozdziałach następnych poddano analizie możliwości transportowe, prze- i wyładunkowe oraz zbytu węgla na trasie od G. Śląska i Zagłębia do rejonu C. O. P. i Sandomierza.

Autor w nich stwierdza, że

a) obecne punkty wyładowcze na górnej Wiśle są wystarczające dla transportów węglowych,
b) konsumcja węgla w rejonach tej trasy nie przekracza obecnie 250.000 t. rocznie, a łącznie z rozbudową C. O. P. dojść może max. do 1 miliona ton,
c) że w 1936 r. drogą wodną przewieziono 103.100 t. węgla przeważnie galarami o małej pojemności (50—80 t.)

W dalszych wywodach interesują nas obecne koszty transportu węgla wodą w porównaniu z obecnymi kosztami transportu kolejowego wg taryfy dla przewozów wewnątrz kraju (stosunkowo b. wysokich), a więc nie wg taryf eksportowych.

Koszt przewozu 1 t. węgla z kop. Mysłowice do:

	wodą	koleją
Krakowa	zł 8,30	zł 5,50
Niepołomic	zł 6,80	zł 6,60
Szczuczyna	zł 12,20	zł 10,20
Sandomierza	zł 13,80	zł 10,90
Puław	zł 16,30	zł 11,60

Transport wodą jest więc znacznie droższy niż koleją. Sytuację tę komplikuje i podraża jeszcze konieczność magazynowania przez dłuższy czas wyładowanego węgla oraz różne straty na transporcie.

Autor przyznaje jednak, że dotychczasowe urządzenia transportowe i pomocnicze przy transportach wodnych są wysoce prymitywne i że z tej przyczyny koszty te są tak wysokie. Czyni to jednak bardziej niż oględnie, powstrzymując się od wniosków na dalszą metę w jakim stopniu koszty te obniżać się będą łącznie ze stopniową modernizacją urządzeń prze- i wyładunkowych, regulacją nurtów rzecznych i budową dróg dojazdowych oraz niewątpliwym wzrostem konsumcji węgla na tych rozległych rejonach.

W tych sprawach jesteśmy jednak większymi optymistami i wyrażamy przekonanie, że koszty te z postępem modernizacji obniżać się będą dosyć znacznie. Mamy pod tym względem przykłady zagraniczne i z portu gdyńskiego.

Jeszcze w jednej sprawie nie zupełnie zgodzić się możemy z p. min. Olszewskim. Stwierdza on, że:

> „poza Krakowem, górny bieg Wisły, i to nie tylko do Sandomierza, ale do samej Warszawy, pozbawiony jest niemal zupełnie większych centrów spożycia węgla" (str. 45)

oraz, że jedną z dalszych przyczyn małego spożycia węgla jest jeszcze brak dojazdowych dróg, prowadzących do Wisły, co nie pozwala na ekspansję dowożonego tą drogą węgla na nieco dalsze odległości.

Słusznie, stan obecny jest taki. Lecz pochodzi to wszystko wyłącznie z przyczyn całkowitego nieomal zaniedbania Wisły jako arterii komunikacyjnej oraz nieuregulowania jej brzegów, co uniemożliwia tam tak ze względów techniczno-budowlanych oraz żeglugowych, jak i czysto kalkulacyjnych jakiekolwiek choćby nawet drobne inwestycje. Nie należy wątpić, że z chwilą, gdy ten obecny dziki stan zacznie znikać, pustkowia nadwiślańskie zaczną zaludniać i uprzemysłowiać się. Mamy i pod tym względem długi szereg przykładów zagranicznych.

Dla tych przyczyn nie możemy podzielić nieco pesymistycznych wniosków autora co do stosunkowej martwoty i na przyszłość setek kilometrów brzegu wiślanego nawet w rejonach C. O. P. (str. 46).

Zresztą — wydaje się nam niezrozumiałym, dlaczego w planie uprzemysłowienia

C. O. P. w tak małej mierze uwzględnia się brzegi Wisły, która kiedyś jednak stać się musi wielką arterią komunikacyjną? Czyż sfery rządzące tak beznadziejnie zapatrują się na uspławnienie Wisły?

W XIII rozdziale czytamy:

> „W sprawie realizacji postulatu, mającego na celu podniesienie spławności Wisły w górnym jej biegu, nie ma dotychczas nie tylko wyraźnie sformułowanego projektu i programu, ale nie są jasne nawet ogólne założenia i wytyczne, w jaki sposób program ten ma być zrealizowany. Jak wynika z uprzednich naszych rozważań, jest rzeczą ze wszech miar ważną, aby programy te skrystalizowały się ostatecznie i otrzymały sankcje właściwych władz w możliwie bliskiej przyszłości, gdyż bez tego sprawa nie ruszy z martwego punktu".

Dalej autor poddaje rozpatrzeniu 2 wysuwane alternatywy rozwiązania tych spraw:

I projekt przewiduje regulację Wisły (rz. Przemszę i Wisłę do ujścia Wieprza),

II projekt przewiduje budowę całej sieci kanałów.

W dłuższych wywodach fachowych p. min. Olszewski zdecydowanie wypowiada się za I projektem, uważając drugą koncepcję, w tym specjalnie budowę kanału od zagłębi węglowych do ujścia Dunajca, za zupełnie nierealną przede wszystkim ze względu na ogromne koszty i długie lata, potrzebne do realizacji tych projektów*). Również koszty eksploatacji i konserwacji będą wg p. Olszewskiego tak wysokie, że wykluczają z góry wszelką konkurencyjność transportów wodnych z kolejami. Interesujących się szczegółami odsyłamy do książki p. min. Olszewskiego.

Z tymi poglądami autora najzupełniej się zgadzamy, gdyż uważamy jedynie za realne i racjonalne stopniową regulację Wisły od górnego biegu jej począwszy wraz z jej głównymi dopływami i rzeką Przemszą.

Ostateczne wnioski autora, które również całkowicie podzielamy, są:

> 1. W celu stworzenia dogodnych warunków, umożliwiających spław Wisłą, winny czynniki decydujące ustalić ostatecznie w czasie możliwie najkrótszym rodzaj drogi wodnej, łączącej zagłębie węglowe z Centralnym Okręgiem Przemysłowym. Winien być opracowany odnośny szczegółowy projekt z podziałem pracy na poszczególne lata oraz kosztorys, mieszczący się w granicach naszych możliwości finansowych. Projekt, o którym mowa, winien przewidywać realizację planu robót w terminie nie dłuższym niż trzy lata.
>
> Suma niezbędna do realizacji planu usławnienia musiałaby być zafiksowana w ustawie, obowiązującej na cały czas budowy.

Z uwagi na:

a) przewidywane przyszłe zapotrzebowanie Centralnego Okręgu Przemysłowego,
b) pojemność łodzi do transportu węgla, która może być utrzymana w granicach 150—250 t.,
c) nasze możliwości finansowe,
d) konieczność przeprowadzenia odnośnych robót w krótkim terminie.

Wskazana jest realizacja projektu prac, polegających jedynie na uregulowaniu Przemszy i Wisły, nie zaś budowa sztucznych dróg wodnych. W każdym razie ostateczna decyzja w tym względzie winna zapaść po przeprowadzeniu wyczerpujących studiów, uwzględniających gospodarczą stronę zagadnienia.

Niezależnie od powyższych prac, zachodzi potrzeba przeprowadzenia już w roku bieżącym robót, związanych z usunięciem najważniejszych przeszkód naturalnych w korycie Przemszy i Wisły, na co niestety nie ma — sądząc z preliminarza budżetowego — przewidzianych kwot.

2. Należy w czasie możliwie najszybszym i ukonstytuować komisję, złożoną z techników wodnych i kolejowych, przy udziale przedstawicieli przemysłu węglowego, celem przestudiowania i opracowania — w zależności od rodzaju przyszłej drogi wodnej — projektów i kosztorysów, dotyczących budowy punktów załadowczych i najdogodniejszych połączeń kolejowych poszczególnych kopalń z tymi ładowniami.

Odnośne roboty winny być rozpoczęte i doprowadzone do końca możliwie jeszcze w bieżącym sezonie budowlanym, a to z tego względu. iż obecny sposób dowozu węgla do punktów załadowczych końmi i samochodami powoduje nadmierne podwyższenie kosztów dla bardziej odległych kopalń.

3. Celem ułatwienia przewozu węgla śródlądową drogą wodną, Ministerstwo Komunikacji winno wprowadzić specjalną i jednolitą taryfę przewozową na kolejach dla dowozu węgla z poszczególnych kopalń do punktów załadowczych, taryfę skonstruowaną na wzór taryfy wyjątkowej na przewóz węgla od kopalń do portów morskich, t. zn. winna być określona średnia stawka bez względu na odległość poszczególnej kopalni od punktów załadowczych.

4. Winna być wydana ustawa o popieraniu budowy taboru i wykonywaniu żeglugi. Ustawa ta winna iść w kierunku udzielania ulgowych kredytów długoterminowych przez rządową instytucję bankową, bądź też przez powołaną w tym celu specjalną instytucję kredytową.

---

*) dotyczy to również kanału Bydgoszcz — Gdynia.

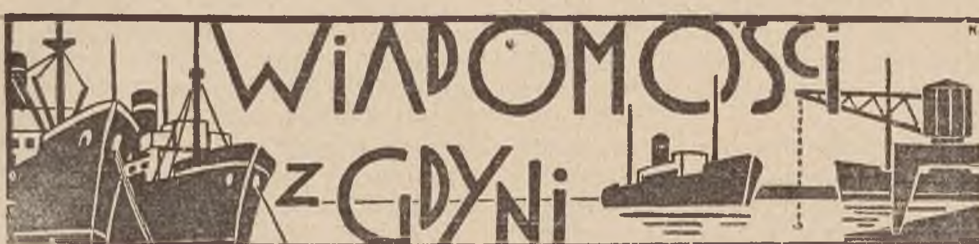
5. Powinny być w terminie możliwie najszybszym opracowane projekty usławnienia dolnego biegu dopływów Wisły, przede wszystkim zaś Dunajca (do ujścia Białej), Nidy i Sanu".

Aczkolwiek wywody tu zreferowane dotyczą w pierwszym rzędzie transportów węglowych, jednak mają one pełne zastosowanie i do wszelkich innych transportów wodnych i należycie oświetlają tę sprawę.

Z wywodów p. min. Olszewskiego widzimy, że dotąd Ministerstwo Komunikacji nie posiada żadnego ustalonego programu dotyczącego rozbudowy naszych dróg wodnych. Studium odnośnego materiału publicystyczno-naukowego doprowadza nas do niewesołego skonstatowania, że w sprawach dotyczących dróg wodnych nie wyszliśmy ze stadium improwizowania i akademickich rozważań.

Czas byłby już najwyższy skończyć z tą bezplanowością i zabrać się do planowej pracy. A obecne Biuro Dróg Wodnych w M. K. należałoby rozszerzyć i utworzyć Departament Dróg Wodnych, któryby zajął się całokształtem tych spraw w stopniu, wymaganym przez obecną sytuację.

Inż. A. Dziedziul.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY

W dniu 13 maja rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora, posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego szczegółowo omówiony został plan prac Izby na najbliższą przyszłość oraz sprawa organizacji pracy biura Izby.

W związku z tym Prezydium ustaliło konieczność przedsięwzięcia środków umożliwiających wzmożenie współdziałania Radców Izby w zakresie prac izbowych, w myśl wytycznych, wysuniętych podczas ostatniego Ogólnego Zebrania Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Prezydium Izby postanowiło również zwołać Plenarne Zebranie Izby na dzień 9 czerwca. Obrady tego Plenarnego Zebrania mają być poświęcone sprawom organizacyjno-sprawozdawczym oraz wysłuchaniu i dyskusji nad referatem o znaczeniu nowoprzyłączonych powiatów dla struktury gospodarczej Wielkiego Pomorza i o wynikających stąd zadaniach Izby. Na konieczność należytego uwzględnienia tych zadań w pracach Izby Prezydium położyło specjalny nacisk.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 10 maja br. odbyło się posiedzenie izbowej Komisji Morskiej pod przewodnictwem Radcy Juliana Rummla.

Komisja Morska, po wysłuchaniu referatu biura Izby o obecnym stanie i liczebności koncesyj na załatwianie formalności celnych w porcie gdyńskim, przeprowadziła wyczerpującą dyskusję nad tą sprawą i uchwaliła wniosek o konieczności poczynienia kroków ze strony Izby, aby jej opinie w tej dziedzinie znajdowały u czynników decydujących należyte uwzględnienie. Następnie Komisja Morska zaznajomiła się ze sprawą szkolenia przez Izbę za granicą klasyfikatorów bawełny — Polaków i uznała dotychczasowe prace Izby w tym zakresie za celowe i pożyteczne, zwłaszcza w związku z mającym nastąpić w niedalekiej przyszłości uruchomieniem w Gdyni arbitrażu bawełny. Jak wynikało z danych, przedłożonych Komisji Morskiej szkoleni przez Izbę w portach zagranicznych klasyfikatorzy bawełny — Polacy zdołali osiągnąć tak dodatnie wyniki w swej pracy, że będą mogli w zakresie prac arbitrażowych w Gdyni pracować samodzielnie.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

Prezes Izby p. Stanisław Tor zaprzysiągł w dniu 13 maja w obecności Wiceprezesów Izby Dr. Konrada Kasperowicza i inż. Alfreda Dziedziula osoby następujące w charakterze rzeczoznawców izbowych:

Mgr. Edwarda Garczyńskiego — w charakterze rzeczoznawcy dla produktów przemiałowych zbóż,

Emila Mieszkowskiego — w charakterze rzeczoznawcy dla wełny surowej, brudnej i pranej na port i miasto Gdynię.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU KWIETNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *kwietniu br.* osiągnęły *760.644,3 ton* wobec 732.846,7 ton w miesiącu marcu br., 795.078,5 ton w miesiącu kwietniu 1937 r. oraz 596.034,6 t. w mies. kwietniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 3,8 procentowy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem br., nieznaczny 4.3%owy spadek w stosunku do mies. kwietnia 1937 r., oraz 27.6%-owy

wzrost w porównaniu z miesiącem kwietniem 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy jest drugim z rzędu miesiącem bieżącego roku, wykazującym spadek obrotów w porównaniu z analogicznym miesiącem ubiegłego roku.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich portu w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 121.970,7 t. oraz wywóz zamorski — 638.673,6 t.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie pierwszych czterech miesięcy (styczeń — kwiecień) br., t. j. przywóz zamorski łącznie z wywozem zamorskim — 2.969.322.3 ton wykazują 5,5%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ub. (2.813.705.4 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wyniosła 155.616,9 ton, a więc mniej niż połowę tego, co dał w tym samym okresie czasu 1937 rok w porównaniu z poprzednim 1936 rokiem (356.130,8 ton).

Tempo wzrostu obrotów towarowych portu doznało więc osłabienia. To osłabienie się wzrostu obrotów towarowych portu zawdzięczać należy przede wszystkim spadkowi przywozu zamorskiego. W okresie pierwszych czterech miesięcy (styczeń — kwiecień) br. przywóz zamorski (546.852.4 ton) wykazuje zaledwie 0,3%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ub. (545.176 t.) Najdobitniej to załamanie się przywozu zam. zilustruje porównanie z poważnym 52,2%-owym wzrostem przywozu w tym samym okresie czasu 1937 roku (545.176 ton) w stosunku do analogicznego okresu czasu 1936 roku (358.050.2 t).

Kształtowanie się wywozu zamorskiego jest nieco inne, chociaż i tu dają zaobserwować się tendencje zmniejszania się tempa wzrostu. Wywóz zamorski w okresie pierwszych czterech miesięcy (styczeń — kwiecień) br. (2.422.469,9 ton) wykazuje 6.8%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu ubiegłego roku (2.268.529.4 ton). To osłabienie tempa wzrostu występuje również i w wywozie. Tak np. wywóz zamorski w omawianym okresie czasu 1937 r. (2.268.529,4 t.) wykazał 8,05%-owy wzrost w stosunku do tegoż okresu czasu 1936 roku (2.099.504.4 t.)

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (121.970,7 ton) wykazuje 5.03%-owy spadek w porównaniu z przywozem zamorskim miesiąca marca br. (128.434,4 t.), oraz poważny 24,6%-owy spadek w stosunku do miesiąca kwietnia 1937 r. (161.782.5 t.) Jest to pierwszy wypadek zmniejszenia się przywozu zamorskiego w okresie jednego miesiąca nawet w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku.

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem marcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za ub. miesiąc marzec br.): grupy hutniczej: złom żelazny — 28.707 t. (37.459 t.), miedź — 2.121 t. (2.202 t.) i cyna — 73 t. (229 t.) Spośród najpoważniejszych towarów masowych poza złomem żelaznym zmniejszył się również przywóz żużli Thomasa — 2.400 t. (5.250 t.) Z artykułów sezonowych zmniejszył się przywóz: owoców świeżych — 5.797 ton (8.469 ton), orzechów i migdałów — 173 t. (203 t.), śledzi świeżych — 35 t. (1.795 t.) oraz śledzi solonych — 199 t. (4.872 t.) Spośród pozostałych pozycyj importu spadek wykazały pozycje: nasion różnych — 84 t. (132 t.), owoców suszonych — 807 t. (1.031 t.), konserw owocowych — 5 t. (27 t.), kawy — 501 t. (552 t.), kakao — 305 t. (401 t.), korzeni — 92 t. (143 t.), roślin i mater. rośl. — 12 t. (102 t.), olei — 271 t. (319 t.), asfaltu — 2 t. (314 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 770 t. (895 t.), tranu — 134 t. (416 t.), siarki — 325 t. (341 t.), garbników — 1.082 t. (1.341 t.), skór — 3.907 t. (4.229 t.), odpadków wełny — 68 t. (99 t.), przędzy wełnianej — 17 t. (42 t.), bawełny — 6.914 t. (8.765 t.), szmat — 1.135 t. (1.557 t.), kauczuku — 672 t. (840 t.), papy i tektury — 8 t. (82 t.), metali różnych — 321 t. (334 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 190 t. (681 t.), części wagonów i lokomotyw — 117 t. (158 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 770 t. (982 t.)

Zwiększył się natomiast przywóz: nasion oleistych — 3.748 t. (2.931 t.), ryżu surowego — 8.347 t. (79 t.), herbaty — 121 t. (94 t.), żywicy — 533 t. (463 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 17.237 t. (10.419 t.), smoły i smarów — 16 t. (12 t.), napojów alkoholowych i innych — 162 t. (83 t.), przetworów chemicznych — 297 t. (203 t.), fosforytów — 20.864 ton (14.325 t.), wełny — 3.285 t. (2.614 t.), odpadków bawełny — 143 t. (116 t.), przędzy bawełnianej — 169 t. (132 t.), juty — 861 t. (629 t.), papieru i makulatury — 781 t. (579 t.), celulozy — 699 ton (523 ton), żelaza surowego — 763 t. (111 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 1.202 t. (930 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę nader poważny wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych oraz fosforytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Najciekawsze i dające najlepszy obraz zmian zachodzących w przywozie będzie jednakże porównanie z tym samym miesiącem kwietniem 1937 roku. Poważny spadek przywozu w miesiącu kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem ub. 1937 roku spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych, z surowców hutniczych (w nawiasie dane za m. kwiecień 1937 r.): złom żelazny — ok. 45% (28.707 t. wobec 54.675 t.), a spośród innych masowych: fosforyty — 20.864 t. (22.802 t.)

Spośród surowców włókienniczych, zaliczających się do najbardziej cennych towarów drobnicowych zmniejszył się przywóz (w nawiasie dane za ten sam miesiąc kwiecień 1937 roku): bawełny — 6.914 t. (7.195 t.), odpadków bawełny — 143 t. (171 t.), przędzy bawełnianej — 169 t. (173 t.), oraz szmat — 1.135 t. (1.555 t.)

Spadek wykazały również pozycje przywozu: ryż surowy — 8.347 t. (18.176 t.), owoce

świeże — 5.797 t. (5.960 t.), kakao — 305 ton (628 t.), korzenie — 92 t. (113 t.), rośliny i materiały rośl. — 12 t. (51 t.), żywica — 533 t. (690 t.). oraz śledzie solone — 199 t. (516 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu poważny spadek przywozu ryżu sur. w mies. kwietniu br. jak również w okresie pierwszych czterech miesięcy br.

Z innych surowców, półfabrykatów względnie fabrykatów zmniejszył się przywóz smoły i smaru — 16 t. (46 t.), asfaltu — 2 t. (314 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 298 t. (316 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 770 t. (945 t.), tranu — 134 t. (811 t.), tytoniu — 146 t. (323 t.), siarki — 325 t. (762 t.), przetworów chemicznych — 297 t. (359 t.), garbników — 1.082 t. (1.601 t.), fosforytów — 20.864 t. (22.802 t.), kauczuku — 672 t. (752 t.), wyrobów gumowych — 30 t. (421 t.), papieru i makulatury — 781 t. (1.594 t.), celulozy — 699 t. (703 t.), cyny — 73 t. (187 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 190 t. (215 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 117 t. (251 t.)

Poza fosforytami, wykazującymi ok. 10% spadek przywozu pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Wzrosły natomiast w mies. kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku przede wszystkim rudy różne i wypałki pirytowe — 17.237 t. (11.425 t.), żelazo surowe — 763 t. (322 t.), metale różne — 321 t. (155 t.), miedź — 2.121 t. (1.449 t.), maszyny, aparaty i części — 1.202 t. (552 t.) oraz samochody, motocykle i części — 770 t. (484 t.)

Z surowców roślinnych i produktów spożywczych wzrosły pozycje: nasion oleistych — 3.748 t. (3.277 t.), nasion różnych — 84 t. (27 t.), owoców suszonych — 807 t. (430 t.), orzechów i migdałów — 173 t. (65 t.), kawy — 501 t. (290 t.), herbaty — 121 t. (109 t.), oraz śledzi świeżych — 35 t. (16 t.) Spośród pozostałych pozycyj przywozu wzrosły: oleje — 271 t. (127 t.), farby — 68 t. (29 t.), skóry — 3.907 t. (1.766 t.), wełna — 3.285 t. (2.454 t.). odpadki wełniane — 68 t. (56 t.), oraz juta — 861 t. (690 ton).

Na podkreślenie zasługuje tu wzrost przywozu skór i wełny.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem marcem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Kwiecień 1938 r.	Marzec 1938 r.	Kwiecień 1937 r.
Nasiona różne	84	132	27
nasiona oleiste	3.748	2.931	3.277
ryż surowy	8.347	79	18.176
owoce świeże	5.797	8.469	5.960
owoce suszone	807	1.031	430
konserwy owocowe	5	27	15
orzechy i migdały	173	203	65
kawa	501	552	290
herbata	121	94	109
kakao	305	401	628
korzenie	92	143	113
rośliny i mater. rośl.	12	102	51
żywica	533	463	690
śledzie świeże	35	1.795	16
śledzie solone	199	4.872	516
rudy różne i wypałki pirytowe	17.237	10.419	11.425
oleje	271	319	127
smoła i smary	16	12	46
asfalt	2	314	514
tłuszcze i oleje rośl.	298	292	316
tłuszcze zwierz. sur.	770	895	945
tran	134	416	811
napoje alhokol. i in.	162	83	73
tytoń	146	42	323
siarka	325	341	762
przetwory chemiczne	297	203	359
farby	68	41	29
garbniki	1.082	1.341	1.601
fosforyty	20.864	14.325	22.802
żużle Thomasa	2.400	5.250	—
skóry	3.907	4.229	1.766
wełna	3.285	2.614	2.454
odpadki wełniane	68	99	56
przędza wełniana	17	42	23
bawełna	6.914	8.765	7.195
odpadki bawełny	143	116	171
przędza bawełniana	169	132	173
len, konopie, sizal i in. włókna rośl.	63	56	49
juta	861	629	690
szmaty	1.135	1.557	1.555
kauczuk	672	840	752
wyroby gumowe	30	53	421
papier i makulatura	781	579	1.594
papa i tektura	8	82	—
celuloza	699	523	703
żelazo surowe	763	111	322
metale różne	321	334	155
złom żelazny	28.707	37.459	54.673
miedź	2.121	2.202	1.449
cyna	73	229	187
cynk	—	—	1
wyroby żel. i metal.	190	681	215
maszyny, aparaty i części	1.202	950	552
części wagonów i lokomotyw	117	158	251
samochody, motocykle i części	770	982	484
różne	4.124	9.425	15.394
Razem	121.971	128.434	161.783

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (638.673.6 ton) wykazuje nieznaczny 5,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem br. (604.412,3 ton) oraz jeszcze mniejszy 0,8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1937 r. (633.296,— ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem marcem br. spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych: węgla kamiennego — 478.749 t. (431 922 t.) oraz węgla bunkrowego — 74.248 t. (66.849

t.) Wzrost ten jest stosunkowo poważny i wynosi ok. 10%.

Spośród produktów spożywczych roślinnych i hodowlanych wzrósł eksport: zboża — 1.900 t. (1.760 t.), mąki — 125 t. (brak), ryżu wyłuszczonego — 169 t. (90 t.), słodu — 920 t. (795 t.), owoców świeżych — 310 ton (88 t.), bekonów — 1.727 t. (1.553 t.), jaj — 2.542 t. (1.539 t.), masła — 1.087 t. (1.036 t.), przetworów mięsnych — 3.775 t. (2.536 t.), cukru — 4.443 t. (2.241 t.), makuchów—3.708 t. (1.459 t.) oraz wytłoków buraczanych — 3.519 t. (61 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 70%-owy wzrost wywozu jaj, około 100%-owy cukru, ok. 150%-owy makuchów oraz przeszło 20-krotny wytłoków buraczanych. Z artykułów chemicznych zwiększył się wywóz salmiaku — 17 t. (15 t.), karbidu — 334 t. (brak), farb — 48 t. (brak), mączki kostnej — 202 t. (102 t.), oraz saletry — 11 t. (6 t.) Z artykułów włókienniczych zwiększył się wywóz bawełny i odpadków — 583 t. (491 t.)

Spośród produktów drzewa wzrósł wywóz wyrobów z drzewa — 1.329 t. (1.273 t.), dykt i fornierów — 1.329 t. (1.273 t.), oraz celulozy — 175 t. (168 t.)

Z produktów hutniczych i metalurgicznych dobrze rozwija się eksport: żelaza surowego — 356 t. (brak), żelaza handlowego — 6.986 ton (5.371 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 873 t. (432 t.) oraz rur żeliwnych i żelaznych — 5.795 t. (1.444 t.) Na podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 30%-owy wzrost wywozu żelaza handlowego oraz prawie 4-krotny wzrost wywozu rur żeliwnych i żelaznych.

Zmniejszył się natomiast wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem br. przede wszystkim szeregu produktów roślinnych i hodowlanych, jak: nasiona i rośliny — 93 t. (413 t.), mąka pastewna — brak (250 t.), ziemniaki — 59 t. (762 t.), warzywa — 20 t. (543 t.), konserwy owocowe — brak (17 t.), szynki i inne peklowane — 332 t. (559 t.) oraz drób i ptactwo bite — 23 t. (56 t.) Z grupy wytworów mineralnych zmniejszył się w stopniu b. poważnym wywóz koksu — 1.414 t. (9.009 t.)

Z wytworów chemicznych wykazują spadek wywozu pozycje: przetwory chemiczne — 84 t. (97 t.), siarczan amonu — brak (2.642 t.) oraz biel cynkowa — 633 t. (804 t.)

Na szczególną uwagę zasługuje poważny spadek wywozu tarcicy — 15.261 t. (29.314 t.) oraz bali, słupów i kopalniaków — 11.592 t. (17.281 t.) Z innych produktów drzewa zmniejszył się również wywóz mebli giętych — 268 t. (315 t.), wyrobów koszykarskich — 46 t. (57 t.), papieru — 218 t. (641 t.), oraz papy i tektury — 153 t. (403 t.)

Spośród produktów hutniczych i metalurgicznych zmniejszył się wywóz blachy żelaznej i stalowej — 2.217 t. (2.794 t.), metali różnych — 122 t. (177 t.) naczyń emaliowanych — 183 t. (258 t.), cynku — 1.329 t. (1.953 t.) oraz blachy cynkowej — 231 t. (298 t.)

Porównanie wywozu zamorskiego miesiąca sprawozdawczego br. z tym samym miesiącem kwietniem 1937 roku zwraca uwagę na najpoważniejszą grupę wytworów mineralnych. Dwie najpoważniejsze pozycje wykazują tu spadek (w nawiasie dane za ten sam miesiąc 1937 r.): węgiel kamienny — 478.749 ton (492.128 t.) oraz koks — 1.414 t. (18.306 t.)

Oprócz grupy mineralnej zmniejszył się wywóz szeregu produktów roślinnych i hodowlanych, jak słodu — 920 t. (1.559 t.), ziemniaków — 59 t. (587 t.), warzyw — 20 t. (25 t.), bekonów — 1.727 t. (1.943 t.) oraz drobiu i ptactwa bitego — 23 t. (76 t.)

Z surowców i produktów chemicznych zmniejszył się wywóz: smoły i paku smołowego — brak (3.001 t.), olei i parafiny — brak (57 t.), tłuszczu zwierzęcego — 2 t. (173 t.), siarczanu amonu — brak (7.646 t.), oraz salmiaku — 17 t. (39 t.)

Zmniejszył się również wywóz skóry — 153 t. (502 t.) i tkanin — 394 t. (595 t.)

Spośród produktów drzewnych zmniejsza się wywóz klepek — brak (69 t.), dykty i fornierów — 1.329 t. (1.711 t.), mebli giętych — 268 t. (542 t.), wyrobów koszykarskich — 46 t. 59 t.), papy i tektury — 153 t. (207 t.) oraz celulozy — 175 t. (328 t.)

Z produktów hutniczo - metalurgicznych zmniejsza się wywóz żelaza surowego — 356 t. (936 t.), żelaza handlowego — 6.986 t. (7.120 t.), blachy żelaznej i stalowej — 2.217 t. (2.606 t.), metali różnych — 122 t. (353 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 873 t. (5.606 t.), szyn kolejowych — brak (9.598 t.), naczyń emaliowanych — 183 t. (227 t.), cynku — 1.320 ton (1.481 t.) oraz blachy cynkowej — 231 t. (466 t.)

Zwiększenie wywozu nastąpiło przy następujących towarach (w nawiasie dane za miesiąc kwiecień 1937 r.): węgiel bunkrowy — 74.248 t. (48.189 t.), bale, słupy i kopalniaki — 11.592 t. (brak), drzewo tarte — 15.261 t. (6.800 t.) i wyroby z drzewa — 1.041 t. (524 t.)

Spośród produktów roślinnych i hodowlanych zwiększył się jedynie wywóz: nasion i roślin — 93 t. (87 t.), mąki — 125 t. (brak), ryżu wył. — 169 t. (brak), owoców świeżych — 310 t. (146 t.), szynek i in. pekl. — 332 t. (181 t.), jaj — 2.542 t. (1.625 t.) i masła — 1.087 t. (204 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu poważny wzrost wywozu jaj i masła, dający również doskonałe wyniki w okresie: styczeń — kwiecień br. Podobnie dobre rezultaty daje również wywóz przetworów mięsnych, cukru, makuchów i wytłoków buraczanych.

Z produktów chemicznych zwiększył się wywóz karbidu — 334 t. (152 t.), bieli cynkowej — 633 t. (414 t.) i mączki kostnej — 202 t. (brak).

Z pozostałych pozycyj jedynie poważne wyniki daje wywóz zam. rur żeliwnych i żelaznych — 5.795 t. (2.664 t.)

Jeżeli chodzi o porównanie ogólnych dotychczasowych rezultatów wywozu zamorskiego w okresie styczeń — kwiecień, to najpoważniejsza pozycja węgiel kamienny wykazu-

je ok. 2,5%-owy wzrost wywozu, podobnie jak i węgiel bunkrowy.

Doskonałe rezultaty w powyższym okresie daje również wywóz kopalniaków, bali i słupów oraz tarcicy (przeszło 100%-owy wzrost).

Pewne zahamowanie wywozu zamorskiego występuje natomiast w produktach hutniczych (żelazo sur., handlowe, szyny itp.)

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem marcem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Kwiecień 1938 r.	Marzec 1938 r.	Kwiecień 1937 r.
Zboże	1.900	1.760	6
strączkowe	—	101	7
nasiona i rośliny	93	413	87
mąka	125	—	—
ryż wyłuszczony	169	90	—
mąka pastewna	—	250	—
słód	920	795	1.559
ziemniaki	59	762	587
warzywa	20	543	25
owoce świeże	310	88	146
kons. owocowe	—	17	6
szynki i in. peklowane	332	559	181
bekony	1.727	1.553	1.943
drób i ptactwo bite	23	56	76
jaja	2.542	1.539	1.625
masło	1.087	1.036	204
cement	2.829	4.925	402
sól kuch. i przem.	344	—	—
węgiel kamienny	478.749	431.922	492.128
węgiel bunkrowy	74.248	66.849	48.189
koks	1.414	9.009	18.306
smoła i pak smołowy	—	4.782	3.001
oleje i parafiny	—	147	57
tłuszcze zwierzęce	2	—	173
konserwy warzyw	371	525	378
przetwory mięsne	3.775	2.536	3.605
cukier	4.443	2.241	4.336
napoje alkoholowe	27	14	10
makuchy	3.708	1.459	1.125
wytłoki buraczane	3.519	61	—
przetwory chemiczne	84	97	87
siarczan amonu	—	2.642	7.646
salmiak	17	15	39
karbid	334	—	152
farby	48	—	37
biel cynkowa	635	804	414
mączka kostna	202	102	—
saletra	11	6	5
skóry	153	362	502
tkaniny	394	445	595
bawełna i odpadki	583	491	257
bale i slupy	11.592	17.281	—
drzewo tarte	15.261	29.314	6.800
wyroby z drzewa	1.041	509	524
klepki	—	—	69
dykty i forniery	1.329	1.273	1.711
meble gięte	268	315	542
wyr. koszykarskie	46	57	59
papier	218	641	85
papa i tektura	153	403	207
celuloza	175	168	328
żelazo surowe	356	—	936
żelazo handlowe	6.986	5.371	7.120
blacha żelazna i stal.	2.217	2.794	2.606
metale różne	122	177	353
wyroby żel. i metal.	873	432	5.606
szyny kolejowe	—	—	9.598
rury żeliwne i żel.	5.795	1.444	2.664
naczynia emaliowane	183	258	227
cynk	1.320	1.953	1.481
blacha cynkowa	231	298	466
różne	5.311	2.728	9.396
Razem	638.674	604.412	633.296

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 497 (472) statków o pojemności 511.253 n. r. t. (471.382 n. r. t.), wyszło zaś 514 (477) statków o pojemności 519.654 n. r. t. (477.642 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Norwegia, Finlandia, Niemcy, Anglia, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., Rumunia, Francja, Panama, Irlandia i W. M. Gdańsk.

Pierwsze trzy bandery pozostają nadal bez zmian. Przesunięciu ulega bandera włoska z 7 miejsca na 4, bandera norweska z 9 na 5, band. fińska z 4 na 6, band. niemiecka z 5 na 7, band. grecka z 6 na 9 itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (18) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. kwietniu br. wyniósł 1.029 n. r. t. (998,7 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie w m. kwietniu wyniósł 51,8 godzin (52,7 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 65 (55).

Ruch statków w miesiącu kwietniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	55	63.710	60	56.566
W. M. Gdańsk	1	360	1	360
Anglia	22	35.679	22	38.151
Dania	80	51.860	77	53.477
Estonia	21	14.237	24	16.063
Finlandia	41	43.712	41	43.545
Francja	2	2.660	2	2.660
Grecja	11	29.582	12	33.119
Holandia	18	8.339	18	8.033
Irlandia	2	678	2	678
Łotwa	13	17.735	14	21.796
Niemcy	58	39.699	61	43.153
Norwegia	39	43.977	41	44.557
Panama	1	695	3	2.193

Rumunia	1	2.221	2	4.820
Stany Zjedn. A. P.	7	21.943	8	25.672
Szwecja	104	73.537	108	80.014
Włochy	17	55.010	12	36.647
Z. S. R. R.	4	5.599	6	8.150
Razem	497	511.253	514	519.654

Ruch pasażerów wykazuje b. nieznaczne ożywienie.

Przyjechało bowiem 970 (404) pasażerów, w tym: z Anglii — 75, Argentyny — 165, Belgii — 16, Brazylii — 43, Danii — 42, Finlandii — 29, Francji 390, Holandii — 3, Kanady — 28, Niemiec — 11, Stanów Zjedn. Am. P. — 142, oraz ze Szwecji — 26.

Wyjechało zaś 2.042 (1.937) pasażerów, w tym: do Anglii — 500, Argentyny — 709, Belgii — 16, Brazylii — 26, Danii — 28, Estonii — 1, Francji — 212, Kanady — 68, Niemiec — 8, Norwegii — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 458, Szwecji — 9, Urugwaju — 1 oraz do Palestyny — 2.

PLAN ODPRAW ODSYŁEK ZAMORSKICH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH AM. PÓŁNOCNEJ I AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

1) Do Stanów Zjednoczonych A. P.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespond.
16 V	Piłsudski	Gdynia	16 V —17,00
16 V	Queen Mary	Cherbourg	16 V —22,15
19 V	Bremen	Cherbourg	19 V —22,15
23 V	Normandie	Le Havre	23 V —22,15
25 V	Europa	Cherbourg	25 V —22,15
28 V	Batory	Gdynia	28 V —17,00
30 V	Queen Mary	Cherbourg	30 V —22,15
31 V	Manhattan	Le Havre	31 V —22,15
1 VI	Deutschland	Cherbourg	1 VI—22,15

2) Do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju).

17 V	Cap. Arcona	Hamburg	17 V —22,15
19 V	Highl. Patriot	Boulogne	19 V —22,15
24 V	Kościuszko	Gdynia	24 V —13,00
25 V	Arlanza	Cherbourg	25 V —22,15
27 V	Antonio Delfino	Lisbonne	27 V —22,15
1 VI	Highl. Monarch	Boulogne	1 VI—22,15

DOCHODY SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1937.

Według obliczeń Bertila Ohlina, profesora w Instytucie Ekonomicznym w Stockholmie, omawiającego bilans płatniczy Szwecji w 1937 roku, dochody szwedzkiej floty handlowej są głównym składnikiem aktywów bilansu płatniczego i wynosiły w 1936 r. po odliczeniu wydatków zagranicznych — 136 mil. kor., a w 1937 r. wykazują znaczny wzrost, wynosząc 180 mil. kor. przy dochodach brutto 300 do 320 mil. kor.

FLOTA HANDLOWA HOLANDII.

Na 1 stycznia 1938 roku holenderska flota handlowa wynosiła 1.051 statków — 2.544 tys. ton brutto, (rok przedtem 968 jednostek — 2.412 tys. ton brutto), co stanowi około 4% ogólnoświatowej floty handlowej (w 1932 r. — 4,4%, a w 1936 r. — 3,9%) i stawia Holandię na 8 miejscu wśród krajów morskich. Holenderskie towarzystwa armatorskie dzięki korzystnej sytuacji frachtowej w 1937 r. wyrównały część strat, jakie poniosły w latach ubiegłych. Obliczają, że w okresie lat 1930—36 straty 23 towarzystw armatorskich wynosiły ok. 190 mil. guldenów, zmniejszone o 18 milionów guldenów subwencyj państwowych.

OBROTY WOLNEGO PORTU W SZTOCKHOLMIE.

Towarzystwo Wolnego Portu w Sztockholmie, stwierdza w swym sprawozdaniu za rok 1937, że ilość wagowa towarów wyładowanych wzrosła o 28 proc., załadowanych zaś o 38 proc. względem poprzedniego roku. Opłaty wolnego portu wzrosły o 23 tys. koron. Nadwyżka dochodów jednak była mniejsza niż w roku ubiegłym, na skutek zniżki taryf portowych. Towarzystwo, kontrolowane przez miasto Sztockholm, do którego należy wolny port, wypłaciło miastu kwotę 1,31 mil. koron dodatkowo do kwot wpłaconych w ciągu roku sprawozdawczego.

OBROTY PORTÓW DUŃSKICH W *1937* R.

Ruch statków w 1937 r. w portach duńskich wynosił na wejściu 94.100 statków pojemności 17.391 tys. ton brutto (1936 r. — 96.300 jednostek — 17.514 tys. ton brutto). Statki te wyładowały 14.124 tys. ton i załadowały 4.984 tys. ton. Ogólny obrót towarowy portów duńskich wynosił zatem przeszło 19.100 tys. ton, co w porównaniu z 1936 r. — 18.900 tys. ton —, daje nadwyżkę 200 tys. t., pochodzącą ze zwiększonego eksportu i w mniejszym stopniu ze wzrostu importu do Danii. Udział największe-

go portu duńskiego — Kopenhagi wynosi w ruchu statków na wejściu 20.051 jednostek pojemności 7.121 tys. ton brutto, w obrotach towarowych zaś 5.359 tys. ton w imporcie i 1.466 tys. ton w eksporcie.

WOLNA STREFA NOWEGO JORKU BĘDZIE EKSPLOATOWANA PRZEZ PRYWATNE PRZEDSIĘBIORSTWO.

Jak dotąd Nowy Jork wydał 1,2 mil. dolarów na urządzenie wolnej strefy i wydać ma jeszcze 500 tys. dolarów; równocześnie specjalny komitet strefy bada złożone cztery prywatne oferty na eksploatację wolnego portu. Oferty bardzo się różnią co do warunków w jakich miałaby być eksploatowana wolna strefa, z czego widać, że komitet strefy nie stawiał żadnych ograniczeń; dopiero waszyngtoński urząd „Foreign Trade Zone Board" ma wyznaczyć pewne wytyczne planu eksploatacyjnego, wobec czego firmy w stanie są wysunąć własne koncepcje eksploatacji wolnej strefy.

Jedna z ofert proponuje, ażeby miasto pokrywało wydatki operacyjne, pobierało całkowite wpływy, lecz płaciło wydatki handlowe. Inny plan przewiduje prowadzenie strefy przez trzy pierwsze lata bez zysków dla firmy zarządzającej, po czym firma miałaby płacić rocznie po 75 proc. swych wpływów brutto.

Inna firma proponuje miastu, po potrąceniu wydatków, 40 procent zysku w pierwszym i drugim roku ponad 100 tys. dolarów zysków netto, oraz 50 procent takiejże nadwyżki w roku trzecim itd.

PORT W RYDZE OTRZYMUJE NABRZEŻE WĘGLOWE.

Łotewski Departament Morski zamierza zmodernizować technikę wyładunku węgla w porcie ryskim. Z ramienia Departamentu Naczelnik wydziału technicznego odwiedził porty w Helsinkach, Tallinnie, Stockholmie, Göteborgu i Kopenhadze, t. j. porty przywożące węgiel, aby na podstawie ich doświadczeń opracować projekt modernizacji portu ryskiego.

NOWE ZWYCZAJE PORTOWE W RYDZE.

Łotewskie pismo urzędowe z dnia 26 IV ogłosiło nowe „zwyczaje portowe" wypracowane przez Izbę Handlowo - Przemysłową. — Zwyczaje te, zaopatrzone w komentarz, wydane zostaną niebawem w postaci osobnej broszury.

Dotychczasowe zwyczaje portowe Rygi nie odpowiadały już współczesnym warunkom życia żeglugowo-portowego. Dopuszczalne terminy postoju statku w porcie bez dopłat były za długie, dolna granica wymaganej ilości przeładowanego towaru na każdy otwór lukowy była wyznaczona za wysoko. W nowych zwyczajach: 1) normy sprawności przeciętnej wy- i załadunku zostały podwyższone, 2) czas pomiędzy rzeczywistą gotowością statku rozpocząć przeładunek i końcem pracy przeładunkowej został skrócony.

Kwestie sporne między stronami mogą w myśl nowych zwyczajów być decydowane na miejscu przez orzeczenie zaprzysiężonych rzeczoznawców według zasad prawa międzynarodowego.

Prawdopodobnie w najbliższym czasie ulegną odpowiedniej zmianie zwyczaje portów Liepaja i Ventspils. Godne jest również uwagi, że nowe zwyczaje, ogłoszone w urzędowym piśmie Łotwy, zawierają rozdziały omawiające znaczenie szeregu terminów używanych w żegludze, określenia czynności agentów okrętowych, stewedorów (sztauerów) itp.

TANI PRZEŁADUNEK STALOWYCH PRZEDMIOTÓW W GANDAWIE.

W portach belgijskich stawki na przeładunek eksportowych wyrobów stalowych są niskie; szczególnie Gandawa wyspecjalizowała się na eksporcie niektórych gatunków stali i doszła do najekonomiczniejszego przeładunku tych wyrobów. Stosowane są dźwigi długoramienne, które najpierw wyładowują stal z wagonów (lorów) kolejowych, układając ją równocześnie w wysokich staplach na nabrzeżu, z tym, że po przybyciu statku te same krany długoramienne w minimalnym czasie i jak najmniejszymi kosztami zdejmują te przedmioty ze stapli i opuszczają do ładowni okrętu. Ten sposób jest równocześnie korzystny dla kolei, zwalniając od razu wagony, korzystny dla statku, którego postój rekordowo się skraca, oraz odznacza się ścisłym rozgraniczeniem i oddzieleniem czasowym przeładunku przygotowawczego, lądowego od właściwego załadunku towaru na statek, co ma również swoje duże zalety.

„BAŁTYCKI" TYP PAROWCA.

Stocznia angielska „Burntisland Shipbuilding Co" wybudowała dla armatora w Hull parowiec „Portsea" specjalnie przystosowany do transportu drzewa i węgla. Statek posiadający dziób „Maierform", robił przy próbnych jazdach 11 węzłów i uważany jest za najlepiej przystosowany do żeglugi na Bałtyku. Statek ten jest jednopokładowy, luki są przystosowane do łatwego trymowania ładunku węglowego, a urządzenia mechaniczne pokładowe rozmieszczone są w ten sposób, by statek mógł przyjąć możliwie duży ładunek pokładowy drzewa. Inne cechy charakterystyczne tego statku są — głębokość ładowni 16 stóp, nośność — 2.470 ton, tonaż brutto — 1.590, netto — 940.

JAKĄ KLASĄ PODRÓŻUJĄ ANGLICY NA LINIACH POZAEUROPEJSKICH.

Według statystyki „Board of Trade" ruch pasażerski w portach Wielkiej Brytanii wynosił w 1937 r. 514.789 osób, tj. wyjechało 261.829

osób, przyjechało 252.960 osób, przy czym nie liczy się ruchu statków w podróżach turystycznych.

Charakterystyczne jest, że trzecią klasą podróżowało tylko 104.270 osób i to głównie na linii kanadyjskiej (44.499 osób) i Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. (61.609 osób), natomiast pierwszą klasą podróżowało 102.531 osób, drugą — 136.627 osób i turystyczną — 161.361 osób.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POLSKIE DROŻDŻE W CHICAGO.

Handlowiec — miesięcznik kupiectwa polskiego w m. Hamtramck w stanie Michigan podaje następujące interesujące uwagi w sprawie sprzedaży polskich drożdży na tamtejszym rynku:

„Vulkan Yeast Company z New Yorku, największa w Stanach Zjednoczonych firma importująca drożdże dla piekarzy, niedawno otworzyła biuro filialne w Chicago, wprowadzając do Chicago i Środkowo Zachodnich Stanów „Vulkan Eagle" importowane z Polski drożdże dla piekarzy.

Drożdże te są ze znanej polskiej firmy Związek Producentów Drożdży" w Tczewie na Pomorzu. Spodziewać się należy, że polscy piekarze w Detroit i Hamtramck pójdą w ślady chicagowskich kolegów i przychylnie będą się odnosić do tego nowego produktu polskiego ukazującego się w handlu międzynarodowym. Wszyscy mówią, że jakość tak zwanego „polskiego" chleba jest znacznie lepsza, gdy do wyrobu używa się tych starokrajskich drożdży."

ROSYJSKIE DRZEWO DO KŁAJPEDY.

Po długich pertraktacjach między Syndykatem drzewnym w Kłajpedzie, a „Exportlesem" — sowiecką organizacją dla eksportu drzewa, doszło do umowy, według której w 1938 r. Sowiety mają dostarczyć tartakom kłajpedzkim 100 tys. festmetrów drzewa, częściowo drogą lądową, częściowo — morską. W poprzednich latach „Exportles" dostarczał 150 tys. fm.

UWAGI NA TEMAT KORESPONDENCJI HANDLOWEJ Z BRAZYLIĄ.

Izba Handlowa Brazylijsko-Polska w Rio de Janeiro podaje następujące uwagi na temat korespondencji handlowej z Brazylią.

Rynek brazylijski ze względu na wielką jego chłonność i na istniejące olbrzymie możliwości zbytu artykułów przemysłowych, stale jest opracowywany przez kraje o tak rozwiniętej organizacji handlowej, jak: Anglia, Niemcy, Francja, Stany Zjednoczone itp. Stąd też kupiectwo brazylijskie, pracując od wielu lat z firmami o wzorowej organizacji, jest pod wybitnym wpływem angielskich i amerykańskich metod pracy, odznacza się solidnością a jednocześnie konserwatyzmem co do przyjętych metod pracy.

Eksporterzy, którzy chcą wejść na rynek brazylijski, muszą się dostosować do zwyczajów miejscowych, jeśli zamierzają wejść w kontakt z firmami rzeczywiście poważnymi.

Jednym z podstawowych zwyczajów jest szybkie załatwianie wszelkiej korespondencji. Na listy należy odpowiadać w każdym wypadku, negatywnie czy też pozytywnie. Na zapytanie wysłane pocztą lotniczą należy bezwzględnie odpowiadać pocztą lotniczą, chociażby importer tego w liście swym specjalnie nie zaznaczył. Niedopuszczalnym jest, by importer czy też agent handlowy brazylijski nawiązując kontakt z eksporterem polskim, tracił czas na wymianę korespondencji trwającej czasem miesiące całe narażając się czasem na to, że ostatecznie odpowiedzi na zapytania swe nie otrzyma.

Ponieważ przeciętna różnica czasu między nadaniem listu w Polsce a wręczeniem go w Rio de Janeiro czy też w Sao Paulo wynosi około dni 25, posługiwanie się pocztą zwykłą powinno się ograniczać do minimum i to przy korespondencji mniej ważnej. Posługując się jednak pocztą zwykłą, należy przed wysłaniem listu każdego zbadać dokładnie datę odejścia statku polskiego z Gdyni, i w razie gdy termin odejścia jego do portów Ameryki Południowej jest bliski, należy zaznaczyć na dolnym lewym brzegu koperty „via Gdynia", w innych wypadkach należy zaznaczyć, że list ten ma zostać przesłanym „via Lisboa", ponieważ port ten ma największą ilość połączeń bezpośrednich z portami Ameryki Południowej.

Całą ważniejszą korespondencję z Ameryką Południową należy wysyłać pocztą lotniczą. Posługując się specjalnie na ten cel wyrabianym papierem, koszt porta nie wyniesie tyle, by mogło to zaważyć na budżecie eksportera.

Posługując się pocztą lotniczą, eksporter polski ma tygodniowo dwie możliwości wysyłki korespondencji do portów Ameryki Południowej: Via Condor (niemiecka) i Via Air France. Wszelką korespondencję nadawaną w niedzielę — poniedziałek i wtorek do południa należy skierowywać „via Condor". Odlot z Frankfurtu n. M. w każdą środę, przylot do Rio de Janeiro w niedzielę, wręczanie korespondencji następuje w Rio de Janeiro w poniedziałek, w Sao Paulo zaś najdalej we wtorek.

Korespondencję nadawaną w Polsce we wtorek — środę — czwartek i piątek do południa należy wysyłać „via Air France". Odlot z Francji w niedzielę, przylot do Rio de Janeiro we wtorek, wręczanie korespondencji w Rio de Janeiro, następuje w środę, w Sao Paulo zaś najdalej w czwartek.

Wysyłanie listu jakiegokolwiek „ekspres“ mija się zupełnie z celem, gdyż nie wpłynie to zupełnie na przyśpieszenie wręczenia korespondencji w Brazylii.

Wobec dużych kosztów przy wymianie depesz, ze względu na odległość dzielącą Amerykę Południową od Europy, należy stosować korespondencję telegraficzną w następujących wypadkach:

1) w razie zapytania telegraficznego,
2) w razie zapytania listownego, w którym to nadawca prosi o odpowiedź telegraficzną,
3) w razie, gdy ważność poruszanej sprawy tego wymaga, w wypadkach gdy nawet nie proszono o odpowiedź telegraficzną, gdy jednak ta może zaważyć przy wygraniu sprawy n. p. przy przetargach, gdzie szybka wiadomość względnie decyzja może stanowić o otrzymaniu zamówienia na dostawy.

Ponieważ jak już wyżej zaznaczono, koszty telegramów międzykontynentalnych są bardzo wysokie, celem oszczędzenia wydatków eksporter polski może posługiwać się trzema kategoriami depesz:

1) depeszą kodowaną,
2) depeszą zniżkową,
3) listem telegraficznym.

1) Depesze kodowane. Telegramy te powinny być oznaczone znakiem „CDE“ przed tekstem, przy czym znaku tego do kosztów depeszy się nie wlicza. Sam tekst depeszy powinien być ujęty w kodzie nie przekraczającym pięciu liter każdy wyraz. Numerów do układu depesz kodowanych nie dopuszcza się, o ile nie wchodzą one w skład zastrzeżonej marki lub znaku handlowego. Koszt depeszy kodowej wynosi ⅔ opłat od depesz zwykłych. Depesze te są wysyłane na równi z depeszami zwykłymi natychmiast po depeszach specjalnie pilnych.

2) Depesze zniżkowe. Depesz tych używa się do przesyłania wiadomości mniej pilnych, gdyż przekazywanie ich odbywa się dopiero po depeszach pilnych, zwykłych i kodowych. Układ depeszy musi być jasny, łatwo zrozumiały i ujęty w jednym języku tylko (niedopuszczalnym jest użycie dwóch lub więcej języków do układu tych depesz. Znak „LC“ powinien być umieszczonym przed tekstem depeszy, a opłaca się od niego taksę, jak od jednego słowa. Do układu depesz tych dozwolonym jest używanie numerów, cyfr i skrótów kupieckich zwykle używanych, jednakże do jednej trzeciej tekstu jedynie. Opłata za depesze te, wynosi 50% taryfy normalnej.

3) Listy telegraficzne. Opłacają jedną trzecią taryfy normalnej i doręczane bywają w kraju przeznaczenia z zasady następnego dnia po ich nadaniu. Znak „NLT“ powinien być umieszczonym przed tekstem i płaci taksę jak za jeden wyraz. Zasady układu tekstu listów telegraficznych są te same co przy depeszach zniżkowych. Jako minimum kosztów listu telegraficznego przyjęto opłatę za 25 (dwadzieścia i pięć) wyrazów. Telegramy te, wręczane bywają adresatowi dnia następnego po ich nadaniu, przy czym należy wziąć pod uwagę różnicę czasu jaka wynosi trzy i pół do czterech godzin między czasem w Polsce a czasem w Brazylii (o tę różnicę czas jest w Brazylii wcześniejszy).

MOŻLIWOŚCI IMPORTU GRZYBÓW SUSZONYCH DO FRANCJI.

W okręgu Francji Północnej na zbyt większych ilości grzybów świeżych (smardzów) liczyć nie można. Spośród grzybów świeżych ludność francuska konsumuje przede wszystkim pieczarki. Zapotrzebowanie na pieczarki pokrywa całkowicie miejscowa produkcja sztuczna. Większe ilości tych grzybów eksportowane są nawet do Belgii i Anglii.

Natomiast pewne zainteresowanie budzi import z Polski grzybów suszonych. Do Konsulatu Generalnego R. P. w Lille zgłosił się komisjoner francuski, który nawiązał stosunki handlowe z eksporterami grzybów suszonych. Dotychczas był on w kontakcie z eksporterami grzybów z Czechosłowacji. Komisjoner ten zbiera zamówienia na grzyby i przesyła eksporterowi, który wysyła towar za zaliczeniem bezpośrednio do nabywców. Według oświadczenia komisjonera dostarcza on eksporterom czeskim miesięcznie zamówień przeciętnie na 100—150 kg.

Wskazanym jest, by eksporterzy zainteresowali się możliwościami zbytu grzybów suszonych do Północnej Francji. Oferty uwzględniające ceny grzybów mieszanych, czapeczki z korzeniami, oraz same czapeczki, należy nadsyłać pod adresem Konsulatu Generalnego R. P. w Lille.

Grzyby czeskie sprzedawane są w detalu przeważnie w opakowaniu celofanowym. Na opakowaniu tym umieszczona jest barwna etykietka (rysunek grzybów) z napisem w języku francuskim „Cépes extra — 50 gr. net environ“. Etykietka na paczkach celofanowych z grzybami czeskimi jest bardzo podobna do wzoru etykiety dla grzybów francuskich (wzór znajduje się w P. I. E.)

Import grzybów suszonych do Francji nie jest skontyngentowany, opłata celna wynosi 8% ad valorem.

Dla orientacji Konsulat Generalny podaje do wiadomości, że ceny hurtowe grzybów suszonych importowanych z Czechosłowacji (grzyby te są mieszane, czapeczki z korzeniami i pokrajane).

Ceny grzybów suszonych importowanych z Czechosłowacji

	Gatunek 1	Gatunek 2
luzem 1 kg	fr. fr. 27,50	fr. fr. 30.50
w opakowaniu celofanowym: cena za 1 kg		
1 kg	fr. fr. 29,50	fr. fr. 34.00
½ kg (2 paczki)	„ 30,50	„ 36.00
100 gr (10 paczek)	„ 34.00	„ 39.00
50 gr (20 paczek)	„ 35.50	„ 41.50
25 gr (40 paczek)	„ 39.00	„ 45.00
20 gr (50 paczek)	„ 40,00	„ 46.00

PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW-SADZENIAKÓW DO SZWAJCARII.

Urząd Weterynaryjny Związkowego Departamentu Gospodarki Społ. Szwajcarii wydał w dniu 15 lutego 1938 r. rozporządzenie, które przewiduje szereg obostrzeń przy imporcie ziemniaków-sadzeniaków. Obostrzenia te mają na celu ochronę Szwajcarii przed zawleczeniem zarazy pryszczycy z zagranicy.

Nowe przepisy stanowią:

1) Podania o zezwolenie na przywóz winny być wnoszone za pośrednictwem Stowarzyszenia Szwajcarskiego dla Zbóż i Pasz i winny podawać urząd celny wejściowy oraz przypuszczalną datę importu. Tylko takie podania będą rozpatrzone, które zostaną przedłożone Związkowemu Urzędowi Weterynaryjnemu.

2) Przywóz może mieć miejsce wyłącznie w ładunkach całowagonowych, luzem (nie w workach). Wagony odnośne winny mieć podłogi i ściany wyklejone papierem. Używanie słomy, siana i podobnych artykułów jako środków opakunkowych jest zakazane, dopuszczalne natomiast są wełna drzewna i tektura falista.

3) Wszelkie przesyłki ziemniaków-sadzeniaków muszą być zaopatrzone w świadectwo urzędowego weterynarza miejsca pochodzenia, które winno stwierdzać, że:

a) odnośne ziemniaki pochodzą z zagród, w których pryszczyca nie panuje i nie panowała w ostatnim roku;
b) odnośne wagony bezpośrednio przed załadowaniem ziemniaków zostały dokładnie oczyszczone i zdezynfekowane 1—2 procentowym ługiem sody żrącej, do którego dodano 5% świeżo ugaszonego wapna.

4) Do każdego transportu musi być ponadto dołączone zaświadczenie, w którym przedstawiciel odnośnej firmy importowej szwajcarskiej stwierdza, że nadzorował osobiście na miejscu zgodne z przepisami załadowanie ziemniaków.

5) Przesyłki nie odpowiadające powyższym przepisom będą przez władze celne na granicy cofnięte, lub ewentualnie na koszt firm importowych przerobione technicznie. — Transporty, co do których zostanie stwierdzone dopiero przy wyładowaniu, że nie zostały zachowane przepisy odnośnie sposobu opakowania i dezynfekcji, winny być zgłoszone niezwłocznie weterynarzowi kantonalnemu. Wyładowanie poszczególnych wagonów winno w każdym razie być nadzorowane przez przedstawicieli organizacyj rolniczych.

Dla transportów, pochodzących niewątpliwie z obszarów wolnych od zarazy, mogą być udzielane zezwolenia wyjątkowe w odniesieniu do sposobu opakowania.

W odniesieniu do punktu 4) powyższych przepisów, przewidujących kontrolę i obecność przy ładowaniu sadzeniaków przedstawiciela firmy importowej szwajcarskiej, należy wyjaśnić, że władze szwajcarskie zgodziły się na interpretację jego w sposób liberalny. Mianowicie poszczególne domy importujące mogą po uprzednim porozumieniu się między sobą zlecić wykonywanie nadzoru kilku lub wspólnemu mandatariuszowi w Polsce. Mandatariuszem tym może być Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu. Niemniej jednak importowe domy szwajcarskie ponoszą nadal całkowitą odpowiedzialność wobec władz szwajcarskich za działalność wyznaczonych mandatariuszy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 KWIETNIA 1938 R.

BOLIWIA. Dekret z dnia 8 III 38 podwyższył kwoty procentowe dewiz, które eksporterzy rud zobowiązani są odprowadzać do Banku Narodowego oraz ustalił na nowym poziomie kursy walut zagranicznych.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem ministerstwa przemysłu i handlu z 23 III 1938 została zniesiona wolność przywozu przesyłek do 1 kg wagi netto przy następujących artykułach:

Ex 142 — kamienie szlachetne i półszlachetne, surowe,
560 — złoto, srebro, platyna, surowe i w odpadkach,
562 — płyty, blachy, pręty, druty z metali szlachetnych,
571 — drogie kamienie szlifowane, nieoprawione, korale, perły nieoprawione,
Ex 647 — znaczki pocztowe użyte i nieużyte.

Rozporządzenie weszło w życie dnia 29 III 1938 r.

ESTONIA. W układzie polsko-estońskim z dnia 19 II br. przyznane zostały przez Estonię zniżki celne na zioła lecznicze pochodzenia polskiego — 0,50 kor. od 1 kg brutto dla kontyngentu 1-tonowego oraz na lonty, zapalniki i materiały wybuchowe — 0,05 kor. od 1 kg — za zezw. Min. Gospodarki.

FINLANDIA. Do końca bież. roku obowiązywać będą podwyższone stawki celne na jedwab naturalny, używane worki, rękawiczki skórzane, ich części oraz skórę przystosowaną do wyrobu rękawiczek, skórki futrzane gatunku: bisam, astrachan, perskie, pół-perskie i tybetańskie, gotową odzież i inne wyroby, zaopatrzone w skórki futrzane, esencje, olejek z gorzkich migdałów, ol. terpentynowy mentol, safrol, heliotropinę oraz inne materiały, używane w produkcji perfumeryjnej, wody pachnące, tinktury na włosy, pomady i tłuszcze pachnące. Zwyżka cła wynosi od 30% do 175%.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 12 IV br. ogłoszono rozporządzenie z dnia 7 IV, na podstawie którego owce, barany i jagnięta pochodzenia polskiego korzystają z dodatkowego kontyngentu importowego w wysokości 2.400 sztuk. Poza tym przyznany został kontyngent na świeżą i chłodzoną baraninę w wysokości 1850 q. Powyższe kontyngenty zaliczone zostaną jeszcze do okresu kontyngentowego 1 kwartału 1938 r. Przywóz wymienionych artykułów wymaga zezwolenia importowego francuskiego Min. Rolnictwa.

HOLANDIA. Z dniem 3 IV br. rząd holenderski podwyższył opłatę monopolową od przywozu pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa, kukurydzy, oraz mąki pszennej i żytniej. Podwyżka jest jednakowa dla wszystkich wyżej wymienionych zbóż, jako też mąki pszennej i żytniej, i wynosi hfl. 0,50 od 100 kg, wobec czego opłata monopolowa równa się obecnie hfl. 1,50 od 100 kg.

Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania przywozu ryżu do Holandii. Warunki kontyngentowania są następujące:

Ryż łuszczony — okres bazowy 1 IV 36 do 1 IV 38 przydział autonom. 70% wagi brutto;

Ryż łom i mielony — okres bazowy 1 IV 37 do 1 IV 38 przydział autonom. 50% wagi brutto;

Ryż mączka pastewna — okres bazowy 1 IV 36 do 1 IV 38, przydział autonom. 100% wagi brutto.

Zaznaczyć należy, że poprzednim okresem bazowym dla ryżu łuszczonego, mielonego i łomu był rok 1932, a dla mączki pastewnej — rok 1932 i 1933. Poprzedni przydział autonomiczny dla ryżu łuszczonego wynosił 50%, zaś dla ryżu mielonego i łomu — 60% wagi brutto.

Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Wyroby nożownicze, metalowe — okres baz. 1934, przydział aut. 15% wartości;

Wyroby częściowo metalowe — okres bazowy 1934, przydział aut. 70% wartości;

Wyroby z juty (worki itp.) — okres baz. 1936/37, przydział aut. 10% wagi.

Warunki kontyngentowania wwozu wyrobów z juty zostały zmienione; dotychczasowy okres bazowy obejmował lata 1931, 1932, 1933, przydział autonomiczny wynosił 50% wagi.

Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu węgla, brykietów i koksu do Holandii. Warunki kontyngentowania pozostają bez zmian i przedstawiają się następująco: okres bazowy — 1933 r., przydział autonomiczny — 60% przywozu z okresu bazowego. Warunki powyższe dotyczą tych krajów, z których przywóz nie jest uregulowany umowami kontyngentowymi.

IRAN. Ministerstwo Handlu ogłosiło nowe zasady wydawania i obrotu certyfikatami dewizowymi dla towarów, których eksport podlega monopolowi. Dla certyfikatów tych utworzony został specjalny fundusz wyrównawczy, który ma interweniować na rynku w kierunku utrzymania kursu w granicach uzasadnionych gospodarczo.

Dekret z dnia 20 I 38 zmienił warunki zobowiązań wywozu w tym kierunku, że przedłużył okres wykonania takich zobowiązań z trzech miesięcy do jednego roku. Eksporterzy bowiem mają prawo odsprzedać dewizy należne im z tytułu eksportu jeszcze przed jego dokonaniem, a tylko za zobowiązaniem wyeksportowania odnośnych towarów w ciągu określonego okresu czasu.

JAPONIA. W dniu 23 III br. weszła w życie lista D ograniczeń importowych. Na liście figurują: rudy miedzi, ołowiu, cyny, cynku, niklu i antymonu oraz metale: platyna, miedź, ołów, cyna, cynk, rtęć, antymon i siarczek antymonu, mosiądz i brąz.

Import powyższych artykułów — o ile przekracza wartość 100 jen — wymaga zezwolenia Min. Przem. i Handlu. Wymienione rudy i metale umieszczone zostały równocześnie na liście C (zakaz wywozu). Na liście A (ograniczenia importowe) umieszczono jutę i konopie.

PALESTYNA. „The Palestine Gazette" z dnia 1 IV br. przynosi szereg zmian celnych. Cło na kerozynę podwyższone zostało w poz. 604-a (w naczyniach nie przenoszących 18,2 litrów), z 32 na 37 milsów (od każdego naczynia), zaś w poz. 604-b, w innych naczyniach i hurtem — ze 175 milsów na 205 milsy — od 100 litrów. Cło na oleje pędne zostało podwyższone: w poz. 605-a (w naczyniach nie przenoszących 18,2 litra) z 200 na 219 milsów od każdego naczynia; w pozycji 605-b (w innych naczyniach i hurtem) z 11 na 12 milsów za litr. Podobnie podwyższone zostały stawki na zapałki: w pozycji 721-a (w paczkach zawierających nie więcej jak 10.000 zapałek) z 200 na 240 milsów od paczki: w pozycji 721-b (paczki powyżej 10.000 zapałek) z 200 na 240 mils. od każdych 10.000; w poz. 721-c (w pudełkach zawierających nie więcej, jak 24 zapałki) z 5 na 6 milsów (od 10 pudełek); w poz. 721-d (od zapałek importowanych w pudełkach, zawierających więcej niż 24 zapałki w każdym) — z 200 na 240 mils. od każdych 10.000 zapałek. Równocześnie podwyższona została akcyza (na zapałki produkowane w Palestynie), ze 125 na 150 milsów (od każdych 10.000 zapałek).

RUMUNIA. Począwszy od 1 IV br. proporcjonalną opłatę stemplową na wszelkiego rodzaju fakturach podwyższono z 2 na 3%.

TURCJA. Turecka Rada Ministrów w dniu 15 III 38 r. wydała rozporządzenie dodatkowe do rozporządzenia zasadniczego z dnia 5 VII 37 o imporcie, które przewiduje, że import do Turcji z krajów, które poprzednio wykazywały poważniejsze saldo dodatnie dla Turcji, a ostatnio uzyskały saldo dodatnie dla siebie, w przyszłości nie będzie mógł przekraczać 80% wartości eksportu tureckiego do danego kraju. Ponadto Ministerstwo Gospodarki zostało upoważnione do uzależniania importu do Turcji z krajów, które nie mają z Turcją układów kompensacyjnych ani clearingowych, a które wykazują saldo obrotów dla Turcji ujemne, od odpowiedniego wywozu towarów tureckich do tych samych lub innych krajów.

WIELKA BRYTANIA. Ukazało się rozporządzenie przywracające z dn. 10 IV br. wpłatę na fundusz Komitetu Pszenicznego od mąki importowanej w wysokości 2 szylingów od worka 280-funtowego.

Obowiązująca przed zawieszeniem opłata od importowanej mąki wynosiła 5 szylingów.

WŁOCHY. Z dniem 2 IV br. weszły w życie następujące podwyżki cła od 100 kg: pszenica — 45 lirów (dotychczas 18,—), kukurydza biała — 45 l. (18,—), mąka pszenna — 68,90 l. (27,50), mąka z białej kukurydzy — 68,90 (27,50), grysik — 85,— (42,50), pieczywo drożdżowe z mąki pszennej — 85,— (44,50), chleb i suchary okrętowe — 85,— (44,50), kukurydza inna — 25,— (15,—), mąka kukurydziana inna — 34,30 (23.—).

Włoski Instytut Rozrachunkowy podaje do wiadomości, że z dniem 1 kwietnia br. obniżył opłaty prowizyjne z tytułu wpłat i wypłat na rachunki clearingowe. Niezależnie od powyżej wymienionego odsetka, Istcambi pobiera opłatę 0,5% tytułem premii za gwarancję kursów walutowych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Przedstawicielstwa. Poważna firma hamburska poszukuje przedstawicielstw na eksport na rynki zamorskie wszelkiego rodzaju surowców, półproduktów i gotowych artykułów chemicznych i farmaceutycznych. P/10220/47/TC.

Dykta. Firma w Bagdadzie pragnie nawiązać stały kontakt handlowy z firmą produkującą dykty. P/10863/40/C.

Firma maltańska nawiąże kontakt handlowy z eksporterami dykty olszowej. P/10872/40/C.

Różne. Firma agenturowa w Argentynie interesuje się importem z Polski surowców do wyrobu farb, barwników oraz żarówek elektrycznych. E/10880/34/H.

Firma agenturowa w Tunisie interesuje się importem z Polski materiałów budowlanych, ceramiki sanitarnej oraz drzewa. E/9537/22/H.

Torby na sprawunki (shopping bags) z ceraty lub innego materiału w gorszym gatunku są poszukiwane przez firmę angielską, chodzi o większe ilości. P/10187/64/Łuk.

Rękawiczki automobilowe. Firma hamburska interesuje się możliwością eksportu z Polski rękawiczek automobilowych (Auto — und Motorradhandschuhe) na rynek Afryki Południowej. P/9700/64/M.

Sandały. Firma wiedeńska interesuje się importem do Afryki Zachodniej sandałów skórzanych z podeszwą skórzaną lub gumową, bardzo tanich. P/10877/64/M.

Przedstawicielstwa. Firma holenderska obejmie przedstawicielstwo firm eksportowych, zainteresowanych w eksporcie wszelkich artykułów do Holandii. R/8899/28/29/S.

Raki. Importer belgijski interesuje się przywozem raków z Polski. R/8457/70/S.

Zwierzęta hodowlane. Firma włoska nawiąże kontakt z polskimi hodowcami gołębi oraz lisów srebrzystych, interesującymi się wywozem ich za granicę. R/10271/31/S.

Wyroby koszykarskie. Firma nowojorska poszukuje dostawców małych koszyczków (galanteryjnych). 9602/49/Sz.

Dewocjonalia. Firma niemiecka poszukuje na reeksport obrazków świętych, medalików itp. dewocjonalnych artykułów. 10879/49/Sz.

Zabawki i nowości. Zabawki i nowości galanteryjne poszukiwane są przez firmę holenderską. 6250/4T/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

SPIS URZĘDÓW SKARBOWYCH, URZĘDÓW OPŁAT STEMPLOWYCH ORAZ URZĘDÓW SKARBOWYCH AKCYZ I MONOPOLÓW PAŃSTWOWYCH, PODLEGŁYCH IZBIE SKARBOWEJ W GRUDZIĄDZU WEDŁUG STANU NA DZIEŃ 1 KWIETNIA 1938 ROKU.

W komunikacie, ogłoszonym w numerze 106 Monitora Polskiego z dnia 10 maja Ministerstwo Skarbu opublikowało spis urzędów skarbowych, urzędów opłat stemplowych oraz urzędów skarbowych akcyz i monopoli państwowych, podległych poszczególnym Izbom Skarbowym. Spis tych urzędów, podległych Izbie Skarbowej w Grudziądzu, podajemy poniżej:

L. p.	Nazwa urzędu i siedziba	Właściwość terytorialna
1	Urząd Skarbowy w Aleksandrowie Kujawskim	powiat nieszawski;
2	„ „ w Brodnicy	powiat brodnicki;
3	I Urząd Skarbowy w Bydgoszczy	północno-wschodnia część miasta, ograniczona od strony zachodniej środkiem ulicy Zaświat do toru kolejowego, torem kolejowym do ul. Szczecińskiej, dalej środkiem ulic Szczecińskiej, Pomorskiej, Zduny, Gamma, Warmińskiego, Marszałka Focha do rzeki Brdy, środkiem rzeki Brdy do wschodnich granic miasta, a dalej granicami miasta do ul. Zaświat;
4	2 „ „ w Bydgoszczy	część miasta położona z prawej strony starego kanału bydgoskiego, a dalej z prawej strony rzeki Brdy;

L. p.	Nazwa urzędu i siedziba	Właściwość terytorialna
5	3 Urząd Skarbowy w Bydgoszczy	północno - zachodnia część miasta, ograniczona środkiem ul. Zaświat do toru kolejowego, torem kolejowym do ul. Szczecińskiej, środkiem ulic Szczecińskiej, Zduny, Gamma, Warmińskiego, Marszałka Focha do rzeki Brdy, dalej starym kanałem bydgoskim do zachodnich granic miasta, a następnie granicami miasta do ulicy Zaświat;
6	4 „ „ w Bydgoszczy	powiat bydgoski;
7	Urząd Skarbowy w Chełmnie	powiat chełmiński;
8	„ „ w Chełmży	część powiatu toruńskiego, a mianowicie: gmina miejska: Chełmża oraz gminy wiejskie: Chełmża, Lulkowo, Łubianka, Rzęczkowo, Smolno, Turzno, Zelgno oraz z gminy wiejskiej Bielawy miejscowości Grębocin, Kaszczorek, Lubicz, Rubinkowo i obszar dworski Bielawy;
9	„ „ w Chojnicach	powiat chojnicki;
10	1 Urząd Skarbowy w Gdyni	południowa część miasta Gdyni, odgraniczona od jego części północnej linią biegnącą od wybrzeża morskiego środkiem ulicy 10 Lutego i ulicy Słupeckiej do granic miasta;
11	2 „ „ w Gdyni	północna część miasta Gdyni;
12	1 Urząd Skarbowy w Grudziądzu	miasto Grudziądz;
13	2 „ „ w Grudziądzu	powiat grudziądzki;
14	Urząd Skarbowy w Inowrocławiu	miasto Inowrocław i powiat inowrocławski;
15	„ „ w Kartuzach	powiat kartuski;
16	„ „ w Kościerzynie	powiat kościerski;
17	„ „ w Lipnie	powiat lipnowski;
18	„ „ w Nakle n. Notecią	część powiatu wyrzyskiego, a mianowicie: gminy miejskie: Mrocza i Nakło oraz gminy wiejskie: Mrocza, Nakło i Sadki;
19	„ „ w Nowym Mieście Lubawskim	powiat lubawski;
20	„ „ w Rypinie	powiat rypiński;
21	„ „ w Sępolnie Kraińskim	„ sępoliński;
22	„ „ w Starogardzie	„ starogardzki;
23	„ „ w Świeciu	„ świecki;
24	„ „ w Szubinie	„ szubiński;
25	„ „ w Tczewie	„ tczewski;
26	„ „ w Toruniu	miasto Toruń i część powiatu toruńskiego, a mianowicie: gmina miejska Podgórz, gminy wiejskie: Podgórz, Popioły oraz z gminy wiejskiej Bielawy miejscowości Grabowiec, Kopanina, Nowawieś, Silno, Smolnik i Złotoria;
27	„ „ w Tucholi	powiat tucholski;
28	„ „ w Wąbrzeźnie	„ wąbrzeski;
29	„ „ w Wejherowie	„ morski;
30	1 Urząd Skarbowy we Włocławku	gmina miejska Włocławek;
31	2 „ „ we Włocławku	powiat włocławski z wyłączeniem gminy miejskiej Włocławek;
32	Urząd Skarbowy w Wyrzysku	część powiatu wyrzyskiego, a mianowicie gminy miejskie: Łobżenica, Miasteczko, Wysoka i Wyrzysk oraz gminy wiejskie: Białośliwie, Łobżenica, Wysoka i Wyrzysk;
1	Urząd Opłat Stemplowych w Bydgoszczy	miasto Bydgoszcz i powiat bydgoski;
2	Urząd Opłat Stemplowych w Gdyni	miasto Gdynia;
1	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Bydgoszczy	miasto Bydgoszcz oraz powiaty: bydgoski, szubiński i wyrzyski;
2	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Chojnicach	powiaty: chojnicki, sępoliński i tucholski;
3	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Gdyni	miasto Gdynia oraz powiaty: morski i kartuski;

L. p.	Nazwa urzędu i siedziba	Właściwość terytorialna
4	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Grudziądzu	miasto Grudziądz oraz powiaty: brodnicki, grudziądzki, lubawski i świecki;
5	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Starogardzie	powiaty: kościerski, starogardzki i tczewski;
6	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Toruniu	miasta: Toruń i Inowrocław oraz powiaty: chełmiński, inowrocławski, toruński i wąbrzeski;
7	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych we Włocławku	powiaty: lipnowski, rypiński, nieszawski i włocławski.

WYDAWNICTWA

PROBLEMY I WYTYCZNE W DZIEDZINIE PRZEMYSŁU, HANDLU I ŻEGLUGI

Nakładem tygodnika „Polska Gospodarcza" wyszedł zbiór przemówień p. min. Przemysłu i Handlu Antoniego Romana p. t. „Problemy i wytyczne w dziedzinie przemysłu, handlu i żeglugi" (Warszawa 1938). Na książkę składają się przemówienia wygłoszone w dniu 27 stycznia 1938 r. na posiedzeniu Komisji Budżetowej wygłoszone 2 dni później na tejże Komisji Sejmu p. t. „Najważniejsze momenty działalności Ministerstwa Przemysłu i Handlu", przemówienie o inwestycjach energetycznych i morskich, następnie przemówienie na Komisji Budżetowej Senatu z dnia 16 lutego 1938 o „zasadniczych problemach handlu zagranicznego i żeglugi", wreszcie przemówienie wygłoszone na plenum Sejmu w dniu 17 II 1938 r. p. t. „Wytyczne polityki przemysłowo - handlowej".

Pan Minister Przemysłu i Handlu porusza w swych przemówieniach aktualne problemy gospodarcze z dziedzin wchodzących w zakres działalności jego resortu, a więc: kwestię uprzemysłowienia kraju, problem surowcowy, podstawowe przemysły surowcowe, C. O. P., problem energetyczny, zagadnienie kapitalizacji, rentowności, cen i polityki kartelowej, etatyzmu, dalej sprawy rzemiosła, przemysłu ludowego i chałupnictwa, problemy obrotu, handlu wewnętrznego i zagranicznego, sprawy morskie, oraz kwestię współpracy ze sferami gospodarczymi. Omawiając inwestycje energetyczne i morskie p. min. Roman przedstawił dotychczasowe osiągnięcia, stan prac bieżących i zamierzenia na przyszłość w dziale inwestycyj elektryfikacyjnych, gazyfikacyjnych i morskich. W tym ostatnim dziale osobno uwzględnione są inwestycje portowe i rybackie.

Trzecie przemówienie, poświęcone problemom handlu zagranicznego i żeglugi zajmuje się oceną obecnej sytuacji w handlu zagranicznym Polski oraz wytycznymi na najbliższą przyszłość, zadaniami polskiej polityki handlowej na dłuższą metę i zagadnieniami żeglugowymi, portowymi i rybołówstwa morskiego.

Książkę zakańcza przemówienie na Plenum Sejmu w dniu 17 lutego br. dotyczące ogólnych założeń polskiej polityki gospodarczej i zasad polityki przemysłowo-handlowej.

Dla ludzi, którzy chcą poznać podstawowe problemy naszego życia gospodarczego w dziedzinie handlu, przemysłu i żeglugi w oświetleniu najbardziej miarodajnych czynników, książka p. min. Antoniego Romana, stanowi cenne źródło.

POŻYTECZNA KSIĄŻKA.

Nakładem „Książnicy - Atlas" w Warszawie ukazała się na półkach księgarskich książka A. Simmlera i K. Wiśniewskiego „Towaroznawstwo i Organizacja Handlu Jajami Kurzymi" (cena zł 2,20).

Jest to bardzo pożyteczna książka, obejmująca całość praktycznych zagadnień, związanych z jajczarstwem.

Na wstępie autorzy zajęli się badaniem gatunków handlowych jaj, podając sposoby sortowania ich i rozpoznania. Autorzy omówili też całość zagadnień, związanych z przechowywaniem, konserwacją i standaryzacją jaj. Duże znaczenie praktyczne przedstawiają omówione w książce kwestie pakowania jaj, przeznaczonych na eksport.

Załączone w książce fotografie i rysunki ilustrują tekst, uzupełniając jego znaczenie.

Podanie zaś wzorów pism i zaświadczeń, z jakimi w handlu kupiec stale się spotyka, nadaje jej duże praktyczne znaczenie.

W tej małej książeczce na 61 stronach kupiec znajdzie wszystko, co będzie mu potrzebne do racjonalnej gospodarki w zakresie handlu jajami.

Jest to pewnego rodzaju „Vademecum". Książką tą niewątpliwie zainteresują się sfery kupieckie, oraz producenci jaj.

KOMENTARZ DO PRAWA O MIARACH. Wł. Pańkowski, insp. w Główn. Urzędzie Miar: „Zarys polskiego prawa o miarach — stron 143 — cena zł 3,—. Nakładem „Poradnika Przedsiębiorcy“ — Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 16 m. 9.

Dotkliwie przez koła gospodarcze odczuwaną lukę w polskim piśmiennictwie prawnogospodarczym stanowił brak przystępnie zredagowanego komentarza do prawa o miarach. Lukę tę wypełnia omawiany podręcznik, opracowany przez inż. Wł. Pańkowskiego, asystenta przy katedrze prawa administracyjnego w Szkole Nauk Politycznych w Warszawie, zawierający wszystko, co przedsiębiorca wiedzieć winien o legalnych jednostkach miar, obowiązku legalizacji i właściwym używaniu narzędzi mierniczych, o koncesjonowaniu wyrobu, naprawy i sprzedaży narzędzi mierniczych, o sankcjach karnych za naruszenie przepisu prawa o miarach itp. Całość jest opracowana w sposób przystępny i uwzględnia orzecznictwo Sądu Najwyższego i Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

Pośrednictwo w hurtowym handlu śledziami solonymi w Gdyni

Zagadnienie pośrednictwa w naszym handlu hurtowym śledziami solonymi nie było dotychczas szerzej poruszane, aczkolwiek odgrywa ono poważną rolę w wymianie towarowej pomiędzy importerem a kupcem hurtownikiem z głębi kraju.

Na ogół wszelkie pośrednictwo jest przez społeczeństwo nasze niemile widziane i uważane za objaw szkodliwy i niezdrowy. Pogląd ten w zasadzie słuszny o ile dotyczy pośrednictwa nadmiernie rozwiniętego, graniczącego z wyzyskiem, jest jednak fałszywy w wypadkach, gdy pośrednictwo występuje jako jedno z ogniw wymiany towarowej. Jest ono wówczas pożyteczne i konieczne. W celu zajęcia określonego stanowiska w tej sprawie, zastanowimy się pokrótce nad rolą i zakresem pośrednictwa w hurtowym handlu śledziami solonymi.

Jak wiadomo istnieje cały szereg gatunków śledzi, podział których uzależniony jest w pierwszym rzędzie od narodowości statków poławiających je, a więc są śledzie angielskie, holenderskie, norweskie, islandzkie i ostatnio t. zw. „śledzie z polskich połowów“. Poza tym w granicach nazw narodowych, różnią się poszczególne gatunki zależnie od sezonu połowów, a te znowuż zależnie od firm solarzy. Nazwisko solarza, jego marka, jest w handlu miernikiem wartości danego gatunku. Toteż teoretycznie zakup śledzi solonych nie przedstawia większych trudności, wystarczy bowiem zamówienie kupca hurtownika w kraju, przysłane do importera, z wyszczególnieniem marek śledzi, ich gatunków i ustalenie cen, warunków zapłaty i dostawy, transakcja może już być zawarta. Niestety, praktyka wykazuje jednak co innego.

Śledź solony, szczególnie z okresu połowów letnich, jest produktem bardzo łatwo psującym się, czułym szczególnie na wszelkie zmiany temperatury w kierunku ciepła. Natomiast importerzy nie zawsze dysponując miejscem w chłodni, zmuszeni są często większe ilości beczek składować w zwykłych magazynach, albo też nawet na otwartej przestrzeni. W takich warunkach przy nieznacznym nawet podwyższeniu się temperatury, śledzie narażone są na zepsucie, tracąc smak na skutek postępującego procesu gnilnego i określane są wówczas przez kupców jako „słodkie“ albo też „tranowate“.

Ażeby się zorientować w złych gatunkach, szczególnie kiedy proces psucia się jest dopiero w początkach, należy dobrze się znać na śledziach i uważnie przeglądać każdą beczkę, gdyż kupując śledzie „słodkie“, kupiec narażony jest na poważne straty. Często się też zdarza, że i chłodnia nie zabezpiecza, szczególnie delikatniejszych gatunków, przed zepsuciem tego rodzaju. Poza tym b. często bywa, że śledzie nawet najlepszych marek nie zawsze są porządnie upakowane i gatunki wypisane na beczkach, różnią się od tego co się znajduje wewnątrz beczek. Zresztą i wartość samych solarzy, jako producentów może zmieniać się z roku na rok, co też należy zawsze mieć na uwadze. Poza wspomnianymi trudnościami, które się zdarzają przy zakupie śledzi, są jeszcze inne powstałe na skutek siły wyższej, jak zmienność gatunku śledzi w danym miejscu połowu, np. w jednym roku matiasy Stornoway są lepsze niż Lerwick, w następnym może być odwrotnie itd.

Toteż pomimo najlepszej woli ze strony importera, jako sprzedającego i kupca-hurtownika, jako kupującego, mogą zajść już po zawarciu transakcji najrozmaitsze nieporozumienia powstałe właśnie na skutek powyżej omawianych trudności. Zdawałoby się, że wszelkie te trudności mogą być usunięte, gdy kupiec - hurtownik w wypadkach koniecznych sam przyjedzie do Gdyni, wybierze towar i omówi warunki.

Pomijając już koszty związane z przyjazdem, oraz zmarnowany czas, co szczególnie odczuwają kupcy mieszkający dalej od Gdyni, narażeni oni są jeszcze na ryzyko, iż nie

będąc w danym momencie dokładnie zorientowani w sytuacji rynkowej, która się tutaj bardzo często zmienia i to w szerokich granicach, mogą bardzo łatwo, dysponując w dodatku ograniczonym czasem, przepłacić i kupić towar w części lub nawet całości dla siebie nieodpowiedni. Natomiast pośrednicy mając stale oczy i uszy otwarte, orientują się zwykle doskonale, jaki gatunek i ile go ma każdy z poszczególnych importerów, jak również mogą dokładniej przewidywać kształtowanie się cen.

Dlatego też nierzadkie są wypadki, szczególnie jeśli chodzi o śledzie z sezonu letniego, iż kupiec - hurtownik, nawet będąc w Gdyni, zakupuje partie śledzi przy pomocy pośrednika, polecając mu w swojej obecności umawianie ceny i warunków zapłaty. Aczkolwiek transakcje są w zasadzie gotówkowe, jednakowoż zdarzają się wypadki udzielania przez importerów kredytu kupcom-hurtownikom ; w tym wypadku pośrednik bierze niejako moralną odpowiedzialność wobec importera za wypłacalność swego „klienta".

Kwestia wynagrodzenia pośrednika jest unormowana w ten sposób, że jest ono wypłacane pośrednikowi przez importera i wynosi 1 sh (zł 1.30) od sprzedanej beczki (od śledzi połowów polskich płaci się zł 1,— od beczki), natomiast kupiec - hurtownik nie jest obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek kosztów, chyba w wypadku, że się sam na nie uprzednio zgodził. Powstaje wobec tego pytanie, czy koszt pośrednictwa nie jest przerzucany na kupującego i czy w wypadku kupna bezpośredniego cena jest niższa o sumę zł 1,30 lub zł 1,—? Sądzimy, że nie. Sprzedający zawsze chce sprzedać towar po cenie najwyższej, a jeżeli już „stracił" na sprzedaży z pośrednictwem, to przy sprzedaży bezpośredniej raczej będzie się starał stratę tę powetować i to z nadwyżką wykorzystując omawianą powyżej sytuację kupca-hurtownika. Z drugiej strony takie ustępstwo byłoby także formalnym obniżeniem ceny, co pośrednicy mogliby przy najbliższej okazji wykorzystać na dobro swoich klientów. Powyższe przypuszczenia znajdują też niejednokrotnie potwierdzenie w praktyce, gdzie kupujący za pośrednictwem płaci często cenę znacznie niższą od kupującego samodzielnie. Wypadki, ażeby pośrednicy na skutek wypłacania im prowizji przez importerów byli od nich uzależniani i tym samym skrępowani wobec swoich klientów nie istnieją, gdyż pomimo, że importerzy starają się przyciągnąć do siebie jak najwięcej pośredników, zapewniając tym samym sobie możność większego zbytu, stosują jednak wszyscy jednakową stawkę prowizyjną, co pośrednikowi daje możność swobodnego wyboru przy zakupie dla swego klienta.

Reasumując powyższe dochodzimy do wniosku, iż pośrednictwo w formie obecnej na rynku śledzi solonych w Gdyni, nie jest szkodliwe. a raczej pożądane zarówno, ze względu na interesy importera jak i kupca - hurtownika, a także i konsumenta.

Obecnie w związku z powstawaniem szeregu polskich firm śledziowych w kraju, gdyński rynek powinien zapewnić im odpowiednich dla nich pośredników.

Wacław Kozakiewicz.

KRONIKA

ZAGADNIENIE BUDOWY KANAŁU HELSKIEGO.

W związku z wybudowaniem Portu Rybackiego w Władysławowie projekt przekopania kanału przez półwysep helski, któryby połączył zatokę Pucką z wielkim morzem nabiera na swej aktualności.

Już pobieżny rzut oka na mapę wybrzeża naszego przekonywa nas jak okrężną i dalszą drogę przebywają statki, zdążające do i z Gdyni. Przekopany kanał miałby duże znaczenie szczególnie dla rybołówstwa naszego.

W obecnym stanie rzeczy statki rybackie z Pucka, Jastarni. Gdyni, czy Helu. udające się na połowy na zachodnią część Bałtyku, na Skagerak. czy też statki towarzystw dalekomorskich, udające się na połowy na morzu Północnym, muszą opływać cały półwysep Helski, zużywając na to dużo czasu, jak i drogiego paliwa, co znów podwyższa koszty połowów i niekorzystnie odbija się na cenach ryb.

Strata czasu ma jeszcze większe znaczenie dla statków wracających z wynikami połowów. Dla ryby, jako towaru łatwo ulegającego zepsuciu. opóźnienie w dostawie kilkanaście godzin ma bardzo wielkie znaczenie.

A należy pamiętać o tym. iż rybołówstwo nasze nastawione jest na połowy dalsze i dalekomorskie i właśnie w tym kierunku pójdzie dalszy jego rozwój.

Oprócz tego wybudowanie Portu Rybackiego w Władysławowie, a co za tym idzie powstanie w przyszłości miasta wyłoni konieczność dogodnej i szybkiej komunikacji wodnej, co znów napotka na przeszkody w opływaniu półwyspu Helu.

Przekopanie kanału rozwiązałoby te trudności w całej pełni.

BRAK ZBYTU NA POŁOWY NASZYCH RYBAKÓW.

Rok bieżący jest szczególnie ciężki dla rybołówstwa naszego, które odczuwa go bardzo dotkliwie. Katastrofalny brak połowów szprota, tej podstawowej ryby dla rybołówstwa morskiego i przemysłu wędzarniczego, dotkliwie odbił się na sytuacji rybaków.

Ogólnie spodziewano się poprawy z chwilą rozpoczęcia sezonu połowów dorszy. Rachuby te jednakże okazały się płonne. Rok bieżący w porównaniu do ubiegłego jest w dorsze o wiele uboższy. Jakkolwiek dorsze są poławiane pod Bornholmem w dość dużych ilościach. to jednak skupienia ich w tym roku są mniejsze. Rybacy uskarżają się, że gdy w ze-

szłym roku połów kutra normalnie trwał jeden do półtora dnia, to teraz dwa do trzech dni. Nie zraża to jednak rybaków naszych do wyjazdów na połowy, gdyż sam fakt zmniejszania lub wzrastania połowów w poszczególnych latach jest normalnym zjawiskiem, zależnym od całego szeregu przyczyn.

Połowy jednakże mogłyby być o wiele znaczniejsze niż są obecnie, gdyby nie całkowity zastój w handlu rybnym. Ryb od rybaków nie ma komu kupować. Firmy handlowe, które w ubiegłym roku kupowały i magazynowały w chłodni ryby, teraz całkowicie wstrzymują się od zakupów w obawie, aby z zapasami nie zostać po sezonie, jak to miało miejsce w roku bieżącym, gdyż jeszcze teraz niektóre firmy posiadają zapasy dorszy zeszłorocznych w nieznacznej zresztą ilości.

Wobec takiego stanu rzeczy wyjazdy kutrów na morze są hamowane brakiem zbytu na złowione ryby. Rybacy tylko wówczas wyjeżdżają na połów, gdy otrzymują od odbiorców zapewnienie, iż połów ich będzie całkowicie zakupiony.

Jedynym poważniejszym odbiorcą ryb jest obecnie Chłodnia Rybna, która, w związku z uruchomieniem fabrykacji filetów, kupuje dorsze od rybaków.

Jasną jest rzeczą, iż stan taki odbija się katastrofalnie na naszym rybołówstwie morskim, które tak pieczołowicie i z takim nakładem pracy zostało zorganizowane.

BADANIA PRZY POSZUKIWANIU TERENÓW POŁOWÓW.

Prace badawcze przy poszukiwaniu nowych terenów połowów nie idą na marne. Próbne badania, przeprowadzone w roku ubiegłym przez statek Stacji Morskiej „Ewa“ oraz próbne wyjazdy większych kutrów, popierane przez Morski Instytut Rybacki, doprowadziły do tego, że wyjazdy naszych rybaków na Kattegat są coraz śmielsze. W zimie kutry nasze zapuszczały się nawet do brzegów Szwecji — do Göteborga, gdzie łowiły szproty i śledzie. Jakkolwiek połowy te nie dały zbyt obfitych wyników, jednakże nie wyklucza to możliwości, że w przyszłości tereny te okażą się bardzo korzystne dla naszego rybołówstwa morskiego. W tym roku bowiem gwałtowne burze na Bałtyku oraz nieznajomość terenu uniemożliwiały rybakom śmielsze wyjazdy. Jednakże sam fakt udawania się naszych statków na dalsze wody ośmiela szersze rzesze rybaków i oswaja ich z myślą o „niebezpiecznych“ wyprawach. Zarówno w roku ubiegłym jak i bieżącym, będą badane wschodnie wody Bałtyku, które, jak należy przewidywać, są zasobne w ryby. Zdarzają się nawet teraz między rybakami wypadki samorzutnego zapędzania się na wody wschodnie w nadziei znalezienia obfitszych połowów.

W dniu 6 maja br. przyjechał do Portu Rybackiego w Gdyni kuter „Kuź. 78“, przywożąc z połowów 8.000 kg dorszy przeważnie w stanie ż[illegible]m. Zostały one złowione na wodach wschodnich, odle[illegible]ch około 10 godzin drogi na wschód od wyspy Bornholm i koło Bornholmu. Kuter ten, posiadając urządzenia do przechowywania ryb w stanie żywym, mógł sobie pozwo[illegible]udniowe próby bez obawy zepsucia się wyniku połowu.

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO GDYNI W KWIETNIU 1938 R.

Ogólny przywóz towarów rybnych w kwietniu 1938 r. wykazał spadek w stosunku do przywozu w kwietniu roku ubiegłego. Ogółem przywieziono 565 ton, z czego na Port Rybacki przypada 354 ton, a na Handlowy 211 t.

Śledzi solonych przez Port Rybacki przewieziono 170,24 ton (Norwegia: 89,84 t.; Anglia 80,40 t.) Przez Port Handlowy 43,84 ton (Norwegia 14,65 t.; Dania 13,35 t.; Anglia 15,74 ton; Islandia 0,12 ton).

Śledzie świeże tylko przez Port Handlowy — 35 ton ze Szwecji.

Śledziki — Port Rybacki: 75,33 t. (ze Szwecji), Port Handlowy: 30.53 t. (z Norwegii).

Tran przez Port Rybacki: 38 t. (z Norwegii), przez Port Handlowy: 51.6 t. (Szwecja 13 t.; Norwegia 20,6 t.; Dania 8 t.; Holandia 10 t.)

Konserwy rybne przez Port Rybacki: 2.66 t. z Norwegii, przez Port Handlowy: 17 ton (Szwecja 0,82 t.; Norwegia 2,75 t.; Niemcy 0.32 t.; Portugalia 3,54 t.; Dania 6.42 t.; Francja 2,09 t.; Anglia 1,11 t.)

Sardynki — tylko przez Port Handlowy: 22,5 t. (z czego przypada na Portugalię 21.36 t.; Francję 1,11 t.)

Różnych ryb przeszło przez Port Handlowy 11 ton.

Z połowów własnych na Morzu Północnym dowieziono 64 t. różnych ryb i 2,26 t. tranu wytopionego na statkach.

Z Portu Rybackiego wysłano w kwietniu 86 wagonów z towarem rybnym do wnętrza kraju oraz 7 wagonów tranzytem do państw ościennych.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE I INNE GATUNKI RYB W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Pierwsza połowa miesiąca maja zaznaczyła się bardzo słabym ruchem w handlu śledziami solonymi. Przy nieznacznym popycie ceny kształtowały się jak następuje: (towar cclony, franco wagon Gdynia):

	1/1	1/2
jarmuckie I trade:		
matfull, maties, smolmaties	65	70
jarmuckie II trade		
matfull, maties, smolmaties	60	65
szkockie P.A.T. I trade		
maties, smolmaties	55	60
szkockie II trade	50	55
norweskie Vaar 5/600	55	—

norweskie Vaar 6/700	36	—
norweskie Sloe 5/600	37	—
norweskie Sloe 6/700	38	—
islandzkie oryginalne	70	75
ryby mrożone	za 50 kg	
dorsze mrożone, nieb. (Seelachs) czyszczone bez głów	25 —	
łupacze mrożone	17,50	
molwa (leng) mrożone, czyszczone	25,—	

C e n y,

płacone rybakom za ryby świeże za 50 kg:

dorsze świeże, czyszcz. z głowami	9,— do 9,50
flądry duże i małe	15,—
certy	40,—
płocie	27,50 do 28,00
węgorze	100,—

Do portu rybackiego nie przybył w ubiegłym tygodniu żaden statek ze śledziami lub przetworami rybnymi.

DOWOZY RYB Z WŁASNYCH POŁOWÓW DO PORTU RYBACKIEGO.

W ciągu pierwszej połowy b. m. (od 1 do 14 maja) dowieziono przez rybaków polskich z połowów pod Bornholmem 87.910 kg dorszy i 3.480 kg fląder.

FABRYKACJA FILETÓW RYBNYCH.

W związku ze zwiększeniem się połowów dorszy, fabryka filetów rybnych znajduje się w pełnym ruchu. Wobec dużego dowozu ryb, praca przy zatrudnieniu kilkudziesięciu kobiet trwa na dwie zmiany, a nawet projektuje się rozłożenie pracy na trzy zmiany.

Wyniki fabrykacji są coraz lepsze, gdy poprzednio wobec braku odpowiednio wyszkolonej siły roboczej, produkcja była nieznaczna, teraz zwiększa się z dnia na dzień.

Należy zaznaczyć, że obecnie praca odbywa się pod kierunkiem przeszkolonych instruktorów naszych, którzy z pracą tą zapoznani zostali przez specjalistę z Holandii.

Na zwiększenie produkcji oprócz zdobytego już w tym kierunku doświadczenia i wyrobienia wpłynął również i fakt, iż przy oprawianiu ryb zatrudniane są również rybaczki, które w oprawianiu mają dużą wprawę.

Sama fabrykacja filetów polega na oczyszczaniu ryb ze skóry i ości, układaniu czystego mięsa w formy i zamrożeniu.

Dla wygody klienteli i szerokiego spopularyzowania, filety produkowane są w kostkach jednokilogramowych.

Próby wprowadzenia filetów na rynek okazały się pomyślne. Filety swą jakością, jak też estetycznym opakowaniem (każda kostka owinięta w pergaminie lub w tomofanie i w tekturowym woskowanym pudełku) zyskały duże uznanie.

PRACA FABRYKI BECZEK ŚLEDZIOWYCH.

W ostatnich tygodniach została podjęta fabrykacja beczek śledziowych w beczkarni firmy „Mewy“. W fabryce uruchomiono na razie tylko maszynownię, gdzie wyrabiane są komplety klepek, przeznaczone na eksport do Holandii. Samo składanie i zbijanie beczek będzie się odbywało za granicą. Fabrykacja beczek na własny użytek zostanie rozpoczęta za miesiąc w zwiazku z nowym sezonem połowów, na który już są czynione przygotowania. I tak w połowie maja wyruszą dwa pierwsze lugry połownicze, a z końcem maja dwa następne do bazy w Scheveningen w Holandii, gdzie będą pozostawały przez cały sezon połowów.

REGLAMENTACJA POŁOWÓW ŚLEDZI W HOLANDII.

Holenderskie statki rybackie poławiające śledzie są obecnie podzielone na 3 grupy według długości używanych sieci. Pierwsza grupa używająca sieci długości 1.216 do 1.313 m. udała się na połowy dnia 11 maja rb., druga grupa wyrusza 7 czerwca rb. i trzecia 22 czerwca rb.

Przed dniem 16 maja rb. nie wolno dostarczać połowów śledzi.

O wyniku połowów armatorzy są obowiązani zawiadomić centralę rybacką w ciągu 24 godzin od chwili powrotu statku.

Połowy śledzi są dozwolone do dnia 1 lipca 1938 r.

Między jedną a drugą podróżą musi być czas odpoczynku nie krótszy od 48 godzin.

ANGIELSKIE KŁOPOTY ŚLEDZIOWE

Połowy angielskie, zaspakajając w całości wewnętrzny popyt na śledzie, przeznaczone były w znacznej mierze na wywóz, szczególnie do Niemiec. Wobec jednak coraz silniejszego rozwoju własnych połowów niemieckich i wobec zbyt wysokich cen na śledzie z połowów angielskich wywóz ich w ostatnich latach zaczął się zmniejszać, a jednocześnie spadły i połowy. Porównując cyfry połowów w latach 1926 i 1937, widzimy wzrost ich w Niemczech ze 148 tys. becz. na 1.069 tys., w Holandii z 385 tys. beczek na 723 tys. beczek. w Norwegii z 84 tys. beczek na 243 tys. beczek, natomiast spadek w Wielkiej Brytanii z 1.397 tys. beczek na 892 tys. beczek.

Szukając naprawienia sytuacji rząd angielski ma zamiar powołać specjalną radę „śledziową“, której zadaniem byłoby szukanie nowych rynków zbytu i zawarcie umowy z Niemcami i Holandią. Poza tym rząd ma popierać budowę nowoczesnych statków rybackich, które pracując taniej tym samym pozwalają na obniżenie cen połowów.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 V 38).

W handlu hurtowym (importowym) towarów kolonialnych zarysował się pewien kierunek ku stabilizacji rynku. Sytuacja jest wprawdzie ciężka i upłynie jeszcze dłuższy okres czasu zanim poszczególne przedsiębiorstwa importowe wrócą do normalnej pracy, ale jest lepiej niż było kilka tygodni temu. Licytowanie się importerów w cenach in minus dla zdobycia względnie utrzymania odbiorców, zostało w ostatnim czasie zaniechane. Większość importerów zrozumiała, że prowadzenie takiej polityki na dłuższą metę nie wyjdzie nikomu na dobre a jedynie zdemoralizuje do ostatniego kupujących, którzy widząc słabość i walkę wśród samych importerów, zaczęli coraz więcej stosować wobec dostawców metodę limitowania z góry cen zakupu. Są jeszcze firmy importowe, które od czasu do czasu obniżają w indywidualnych ofertach ceny towarów, jakkolwiek w cennikach oficjalnych utrzymują ceny normalne. Są to jednak już tylko wypadki sporadyczne i stosowane tylko przez te firmy gdańskie i gdyńskie, którym grunt pod nogami zaczyna się chwiać bądź to ze względów politycznych, bądź ze względu na przestępstwa dewizowo - kontyngentowe lub normalnego zmniejszania się ich zasięgu pracy (działalności), wskutek powstawania firm nowych o większej energii twórczej.

Na inny kierunek pracy wpłynęło głównie zmniejszenie się znacznie starych zapasów towarów, jak również okoliczność likwidacji niektórych firm kolonialnych żydowskich w Gdańsku. Zasięg pracy pozostałych firm gdańskich względnie tych, które przejęły biura i magazyny firm uchodzących ze względów politycznych, jest znacznie mniejszy od dawniejszych.

Ze zmianą ilości i zasięgu pracy firm gdańskich winna być dokonana również zmiana w przydziałach kontyngentów przywozowych na towary kolonialne. Wysokość kontyngentów, ustalona dla firm gdańskich ostatnią umową kontyngentową jest obecnie za duża i winna być proporcjonalnie do zmniejszonego zasięgu działalności obecnego stanu liczbowego firm gdańskich zredukowana i przelana na korzyść firm gdyńskich.

Kawa surowa:

Sprzedaż kawy surowej zaczyna być opłacalna. Wskutek znacznego zmniejszenia się zapasów kawy brazylijskiej, a szczególnie wyzbycia się większych zapasów przez firmy gdańskie, w walce o odbiorców kawy nastąpiło znaczne osłabienie. Sprzedaż kawy odbywa się w sposób spokojny. Importerzy nie spieszą się z wyzbywaniem tej ilości kawy, którą posiadają w magazynach, gdyż odbiorcy krajowi, po wyczerpaniu się im zapasów, zaczynają normalnie zwracać się do importerów o dostawy kawy, W kawach niebieskich podaż w dalszym ciągu mniejsza od popytu. Ceny mocne.

Ceny na poszczególne gatunki kawy kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera : Rio 7—zł 3.10—3,15, Santos zł 3,80—4.10, Guatemala zł 4,80—5,20, Costarica zl 5,40—6.00 wszystko zależnie od gatunku.

Na rynkach zagranicznych europejskich w transakcjach tranzytowych istnieje pewne ożywienie. Ceny mają tendencję lekko zwyżkową. Oferty zamorskie bez zmiany.

Na rynku amerykańskim, w New Yorku — tendencja stała. Ceny kształtowały się w dniach 10 i 11 V br. za 1 lbs. w centach dolarowych następująco: Rio 7 loco — 5,12, a z dostawą na lipiec — 4,28, Santos 4 loco — 7,25, a z dostawą na lipiec — 5,80—5,86.

Herbata: Stare zapasy herbaty znacznie się zmniejszyły. Importerzy zaprzestali sprzedawać poszczególne gatunki herbaty ze stratą. Po usunięciu nadmiaru herbaty, import zaczyna być rentowy. Ceny mają tendencję lekko zwyżkową. Kształtują się one następująco za 1 kg loco magazyn importera: Sumatra zł 12,50—12,90, Cejlon zł 12.80—14.20, Travancora zł 13,50—14.00.

Na rynku londyńskim tendencja mocna na wszystkie gatunki herbaty. Ceny stałe i również mocne. Z uwagi na słabsze dowozy należy spodziewać się pewnej zwyżki cen. Ceny wg notowań ostatnich aukcyj przedstawiają się za 1 lbs. następująco: Herbata indyjska — pekoe 1s2d—1s3d. broken 1s0½d—1s5d, orange 1s1d — 1s3¾d, broken orange 1s1¼d — 1s9[illegible]d. fannings 1s1d—1s4d; herbaty z Javy i Sumatry: pekoe 10¾d—11½d. broken 10½d—1sh 2½d. orange 1s5½d—1s10d, broken orange 11¼d—2s8¼d. fannings 11¼d—1s1d.

Korzenie:

W handlu pieprzem czarnym ruch lekko ożywiony. Dowozy mniejsze od popytu. Ceny kształtują się w granicach 3.10—3,15 zł za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony. — Pieprz biały — zbyt bardzo słaby, ceny zł 3,50—3,60 za 1 kg. Zainteresowanie w cynamonie również słabe. Ceny zł 6,00—6,10 za 1 kg. W handlu pimentem panuje prawie zupełny zastój. Sprzedaż dochodzi do skutku w sporadycznych wypadkach i na drobne ilości. Ceny wahają się w granicach zł 5,80—6.00 zł za 1 kg.

Masło kakaowe:

Dowozy bardzo małe, pomimo tego zbyt masła kakaowego napotyka na znaczne trudności i jest bardzo słaby. Ceny kształtują się w granicach zł 2,70—2,75 za 1 kg (towar oclony).

Owoce suszone:

Ruch w handlu owocami suszonymi znacznie osłabł. Ceny mają tendencję zniżkową. — Śliwki amerykańskie spadły nawet o 10—20 groszy na kg zależnie od wielkości i jakości śliwek.

Migdały włoskie słodkie oferowane są cif Gdynia za 100 kg, workowe Lit. 1.195—1,280, skrzynkowe lir. 1.255—1.550, migdały gorzkie od lir. 990—1.090.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 27 kwietnia nadszedł do Gdyni s/s „Baltrover" z transportem 355 kg herbaty z przeładunku w Londynie.

s/s „Puck" przywiózł dnia 3 maja z Rotterdamu 382 kg herbaty.

Zapowiedziany przez nas na dzień 4 maja s/s „Sicilia" przyszedł do Gdyni dnia 5 maja i wyładował 3.415 skrzyń pomarańcz włoskich wagi 131.506 kg.

Dnia 7 maja zawinął do portu s/s „Wiborg" z ładunkiem 72.000 kg bananów.

s/s „Wiktor" przywiózł dnia 9 maja z Hamburga 1.410 kg herbaty.

Dnia 11 maja nadszedł do Gdyni s/s „Valencia", który przywiózł z Palermo 10.672 skrzyń cytryn, z Messyny 30 bel, tj. 1.500 kg liści bobkowych i z Lizbony 66 skrzyń 1.710 kg sardynek.

s/s „Zeester" i s/s „Harm Smeenge" nadeszły do Gdyni dnia 13 maja. Pierwszy przywiózł około 40.000 kg bananów, drugi 50.000 kg.

Dnia 16 maja przywiózł s/s „Isa" z Calamaty: 44.700 kg koryntek, z Istambułu 16.700 kg orzechów i z Imiru 48.000 kg sułtanek.

s/s „Selma" przychodzi do portu dnia 18 maja i wyładuje transport 11.500 skrzyń cytryn.

Dnia 28 maja spodziewany jest w Gdyni s/s „Scania" z nowym transportem cytryn włoskich.

Dnia 29 maja ma nadejść do Gdyni s/s „Aasne", którym z Istambułu nadejdzie ca 14.000 kg orzechów i mniejsze ilości owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 kwietnia do 12 maja urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie cztery przetargi, na których wystawiły razem: 3.425 klatek pomarańcz włoskich, 200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 840 skrzyń grapefruits, 101 worków śliwek kalifornijskich i 45 worków migdałów włoskich.

Pomarańcze włoskie sprzedano w całości w cenie 1,60—1.97 zł za kg. Pomarańcze palestyńskie również wszystkie sprzedano w cenie 1,93—1,96 zł. Grapefruits sprzedano 540 skrzyń po 29,50—40,50 zł skrzynia. Śliwki kalifornijskie wycofano. Migdałów sprzedano 25 worków po 6,50—6,55 zł za 1 kg.

Jak z wyżej podanych cen wynika nastąpiła gwałtowna zwyżka cen pomarańcz tak włoskich jak i palestyńskich. Ceny 1,60—1,62 zł za 1 kg pomarańcz włoskich płacono na ostatniej aukcji w kwietniu. Zwyżka nastąpiła w pierwszych dniach maja, wskutek braku towaru na rynku.

Stan ten trwać będzie prawdopodobnie do końca sezonu wiosennego.

Niżej podajemy szczegółowy przebieg aukcyj:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w tym okresie sprawozdawczym jeden przetarg w dniu 6 maja. Na aukcję wystawiono 1.306 klatek pomarańcz włoskich Gennaro Giufrida i Spina. Wszystkie sprzedano w cenie 1,90—1,96 zł.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

na aukcji w dniu 28 kwietnia wystawiły:

669 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 669 kl. w cenie 1,60—1.62 zł kg

230 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano 230 skrz. w cenie 29.50—30,50 zł za skrz.

101 worków śliwek kalifornijskich — wycofano

25 worków migdałów włoskich — sprzedano 5 worków w cenie 6.50 zł kg.

Dnia 5 maja oddano do przetargu następujące towary:

700 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 700 klatek w cenie 1,95—1,97 zł kg

200 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 200 skrz. w cenie 1,93—1,96 zł kg

310 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano 310 skrz. w cenie 39—40,50 zł skrz.

20 worków migdałów włoskich — sprzedano 20 worków w cenie 6,50—6,55 zł kg

Dnia 10 maja wystawiono:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 750 kl. w cenie 1,82—1,87 zł kg

300 skrzyń grapefruits palest. — w całości wycofane.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

Zapasy owoców południowych w magazynach portowych i publicznych składach celnych wynosiły na dzień 14 V 38:

pomarańcz	19.508	skrzyń
mandarynek	—	
cytryn	10.286	„
grapefruits	2.200	„

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Jak nas informują miejscowi kupcy ceny pomarańcz włoskich i palestyńskich zwyżkowały na 1.80—1.90 zł za 1 kg. Mimo, że na rynku są małe ilości towaru, kupcy nie wykazują zainteresowania ze względu na wysokie

ceny. W najbliższym czasie nie są spodziewane nowe transporty, z czego wnioskować można, że ceny utrzymają się na tym poziomie.

Ceny cytryn zwyżkują i obecnie kształtują się 86—90 zł para.

Ceny grapefruits palestyńskich wahają się w granicach 40—42 zł skrzynia.

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONIEC SEZONU OWOCÓW CYTRUSOWYCH W PALESTYNIE.

W poprzednim numerze podaliśmy krotki przegląd eksportu od początku bieżącego sezonu do końca lutego br.

Już dzisiaj w ostatnich dniach sezonu możemy dokładniej go omówić. Jak z końcowych obliczeń wynika eksport w tym sezonie dał nadspodziewane wyniki. Wyniósł on do połowy kwietnia 11.224.000 skrzyń.

Sezon w roku ubiegłym dał rekordowy eksport. Tegoroczny jednak eksport przewyższył go o ca 10%. Eksporterzy palestyńscy obliczali tegoroczny eksport na ca 10 mil. skrzyń. Rezultat końcowy był dla nich niespodziewany. Dla porównania eksportu tegorocznego z ubiegłorocznym podajemy niżej dane cyfrowe.

	Sezon 1937/38	Sezon 1936/37
	skrzyń	skrzyń
pomarańcze	9.566.000	9.101.000
grapefruits	1.578.000	1.268.000
cytryny i inne	80.000	61.000
	11.224.000	10.430.000

Najpoważniejsze ilości owoców załadowano w Haifie — 6.224.000 skrzyń, w Jaffie — 3.800.000 i w Tel-Aviv 1.000.000 skrzyń.

Z odbiorców rokrocznie pierwsze miejsce zajmuje Anglia, której import wyniósł 63% całego eksportu palestyńskiego. Drugie miejsce zajmuje Holandia 9,7%, następne Szwecja 4,3%, Belgia 4.2%, P o l s k a 3,2%. Norwegia 2,5%..

W roku bieżącym bardzo silnie rozwinęli działalność eksportową w Palestynie Arabowie, którzy ze swych plantacyj eksportowali 5,25 milion. skrzyń. Żydowscy plantatorzy eksportowali 6,25 mil. Rozwój eksportu pomarańcz z kolonij arabskich postępuje od roku ubiegłego stale naprzód. Wpływają na to niższe koszty eksploatacyjne w postaci tańszego robotnika.

W następnym sezonie eksport palestyński ma wynieść ca 12,5 mil. skrzyń w związku z powiększeniem plantacyj cytrusowych.

PRZYWÓZ OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO LITWY.

Po obniżeniu cła na owoce południowe przywóz ich do Litwy znacznie się zwiększył.

W styczniu rb. przywieziono ogółem 464,4 ton owoców południowych za 311 tys. litów wobec 37.6 ton wartości 33.5 tys. litów w styczniu 1937 r.

Szczególnie się zwiększył przywóz pomarańcz, bo przeszło dwudziestokrotnie.

WYWÓZ BANANÓW Z KAMERUNU.

W ciągu ostatnich pięciu lat wywóz bananów z Kamerunu wzrósł przeszło 40-krotnie, a mianowicie z 580 ton w 1933 r. do 24,4 tys. ton w 1937 r. Do wzrostu wywozu bananów przyczynia się kolej kolonialna w ten sposób, że w okresie ładowania bananów na statek organizuje pociągi kursujące bez przerwy dzień i noc, aby tylko zmniejszyć do minimum czas pozostawania bananów w wagonach. Przewozem bananów z przystani Bonaberie zajmują się przeważnie statki francuskie.

JUGOSŁAWIA.

Zbiór śliwek serbskich i bośniackich zapowiada się w tym roku bardzo dobrze. Mrozy, jakie panowały w Jugosławii w okresie kwitnięcia drzew owocowych, wyrządziły szkody jedynie drzewom owocowym wczesnym jak gruszom, jabłoniom itd.

Reklama
jest
dźwignią
handlu!

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 maja 1938 r. | NR 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja i postulaty kupiectwa polskiego w Gdyni

Dnia 11 maja br. odbyło się walne zebranie Korporacji Kupieckiej w Gdyni, na którym poza wyborem nowego zarządu z dotychczasowym prezesem p. Czesł. Nowackim na czele — omówiono również dość obszernie obecną sytuację kupiectwa gdyńskiego oraz jego najżywotniejsze postulaty, ujęte w formie sprawozdań z działalności wymienionej organizacji za rok 1937, jako też w dyskusji.

Przede wszystkim trzeba więc zwrócić uwagę, że jeśli chodzi o działalność Korporacji Kupieckiej w Gdyni, w okresie sprawozdawczym, to była ona intensywniejsza, aniżeli w latach poprzednich. Wpłynęła na to zarówno zwiększona ilość i napływ członków, ewidencja których wykazuje w samej Korporacji — 254, natomiast w Kole Drobnego Kupiectwa — 198, czyli razem 452, jak również szereg nowych zagadnień, że wymienimy kwestię unarodowienia handlu, kredytów kupieckich, przesiedleńczych itp., którymi wymieniona organizacja zawodowo-gospodarcza musiała się zajmować, prowadząc niezależnie od tego badania nad rozmaitymi problemami o charakterze społeczno-zawodowym.

Jeśli chodzi o ogólne położenie kupiectwa gdyńskiego, najlepszym miernikiem jego stanu i rozwoju — są obroty handlowe, dokonywane w poszczególnych branżach. Jest wprawdzie trudno w sposób statystyczny ustalić kształtowanie się tych obrotów dla całego szeregu branż, gdyż podlegają one jeszcze dość poważnym fluktuacjom i zależne są od wielu czynników najrozmaitszej natury, przy czym stale zwraca jeszcze uwagę fakt wzmożonej konsumcji towarów w okresie letniskowo-turystycznym, kiedy przez Gdynię i Wybrzeże przelewają się kilkudziesięcio-tysięczne rzesze wycieczek. Ogólnie można jednak powiedzieć, że w roku 1937 w stosunku do roku 1936 w niektórych branżach np. włókienniczo-galanteryjnej, obroty handlowe zwiększyły się o około 10%, podczas gdy w niektórych jak np. w księgarsko-papierniczej oraz porcelanowo-szklanej zmniejszyły się o 10—15%. Mimo zauważonej poprawy na niektórych odcinkach — rentowność kupiecka nie uległa poprawie, na co niewątpliwie poważny wpływ mają jeszcze nadmierne koszty handlowe, czynsze itp., oraz nielojalna konkurencja ze strony napływowego elementu obcego.

Jeśli chodzi o organizację branżową, to istniejące w ramach Korporacji sekcje kolonialistów, owocowa i nabiałowa — zgrupowały się w ciągu ostatniego roku sprawozdawczego w jedną sekcję branży spożywczej. Podkreślić na tym miejscu trzeba również wielką aktywność sekcji bławatniczo - galanteryjnej i obuwniczej w zakresie obrony gdyńskiego handlu chrześcijańskiego. Ogółem istnieją obecnie przy Korporacji następujące branże: bławatnicza, spożywcza, artykułów żelaznych, materiałów opałowych; niezależnie od tego Koło Drobnego Kupiectwa zrzesza w sobie małe przedsiębiorstwa kupieckie rozmaitych branż.

Z zasadniczych zagadnień, dotyczących rozwoju i przyszłości kupiectwa polskiego w Gdyni — są kwestie: udzielania kredytów dla kupiectwa chrześcijańskiego oraz niewłaściwego skupiania sklepów tej samej branży w poszczególnych ośrodkach miejskich. Ostatnia sprawa jest w tej chwili, jako stale jeszcze otwarta — jedną z największych bolączek handlu gdyńskiego. Prawie przy każdej ulicy śródmieścia spotyka się nadmierną ilość placó-

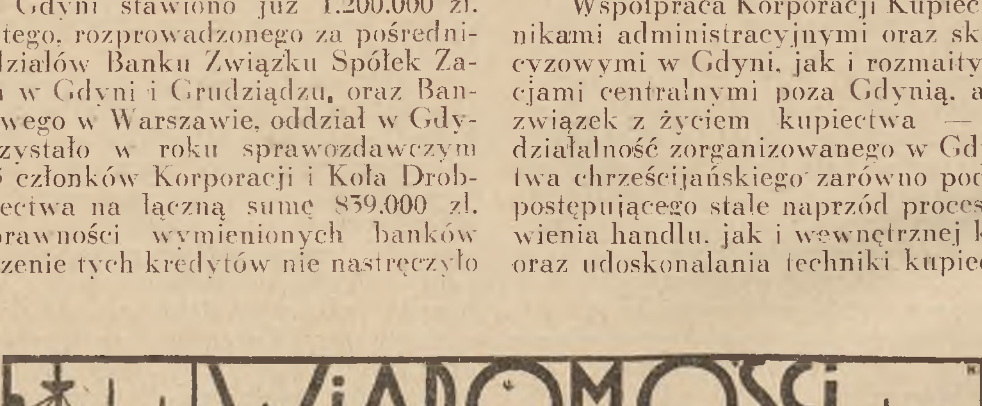
wek tej samej branży, głównie spożywczej, i to skupiających się prawie jednego przy drugim, co wpływa hamująco na rozwój obrotów danego przedsiębiorstwa. Jest to jednym z przejawów ogólnego zjawiska istnienia w Gdyni nadmiernej ilości sklepów, gdyż na 75 mieszkańców przypada jeden sklep, co z punktu widzenia możliwości handlowych przyczynia się do wzajemnego osłabiania się placówek handlowych, i stopniowego narażania ich na samo-likwidację, niemniej sam fakt niewłaściwego rozlokowania sklepów jednej i tej samej branży — winien ulec zasadniczym zmianom. Znacznie lepsze rozwiązanie tej kwestii zaobserwować można w sąsiednim Gdańsku, gdzie władze administracyjne w porozumieniu z czynnikami samorządu gospodarczego wprowadziły regulację i reglamentację branżową w poszczególnych częściach i ulicach miasta. Przeprowadzenie takiej akcji w Gdyni mogłoby się przyczynić do usunięcia nienormalnych przerostów w handlu detalicznym; wymaga to jednak modyfikacji przepisów prawnych, w którym to kierunku Korporacja Kupiecka w Gdyni zamierza podjąć inicjatywę w porozumieniu i w oparciu się o Izbę Przemysłowo-Handlową.

Jeśli chodzi o przydziały kredytów dla kupiectwa, to zorganizowane kupiectwo gdyńskie weszło w r. 1937 w zupełnie nową i dodatnią fazę możliwości rozwoju i stabilizacji swych warunków. O ile bowiem w r. 1936 granice przydziału kredytów zamykały się zaledwie w kwocie 40.000 zł. to w roku sprawozdawczym na skutek usilnych starań Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, jak i Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego do dyspozycji Gdyni stawiono już 1.200.000 zł. Z kredytu tego, rozprowadzonego za pośrednictwem oddziałów Banku Związku Spółek Zarobkowych w Gdyni i Grudziądzu, oraz Banku Handlowego w Warszawie, oddział w Gdyni — skorzystało w roku sprawozdawczym ogółem 175 członków Korporacji i Koła Drobnego Kupiectwa na łączną sumę 839.000 zł. Dzięki sprawności wymienionych banków rozprowadzenie tych kredytów nie nastręczyło specjalnych trudności. Kredyty udzielano od 800 zł do 20.000 zł. Z kredytów t. zw. przesiedleńczych kupiectwo gdyńskie korzystało w minimalnym stopniu, bo zaledwie w kwocie 20.000 zł, co da się zresztą wytłumaczyć zjawiskiem minimalnego przenoszenia się kupców z Gdyni na Kresy.

Pod rozwagę rzucony został również projekt założenia w Gdyni spółdzielni kredytowej, mającej na celu udostępnienie konsumentom nabywania towarów na raty. Chodzi tu przede wszystkim o takich klientów, którzy zajmują stałe posady lub są urzędnikami. Podobne spółdzielnie kredytowe istniejące od szeregu lat np. w Poznaniu, Bydgoszczy i Toruniu dają bardzo dobre wyniki przy kolosalnych obrotach. Ze wszech miar pożądane byłoby więc stworzenie podobnej placówki, która przyczyniłaby się do wzmożenia obrotów towarowych.

Z bolączek ściśle lokalnych kupiectwa gdyńskiego, które znalazły swój wyraz podczas dorocznego walnego zebrania Korporacji Kupieckiej, wymienić jeszcze należy kilkakrotne interwencje w rozmaitych sprawach, związanych z codzienną pracą zawodową. Jedną z nich to kwestia handlu domokrążnego, który daje się szczególnie we znaki miejscowemu kupiectwu, dalej występowano w sprawie nowouruchomionych kiosków, które w opinii gdyńskiego kupiectwa, są obiektami szpecącymi wygląd miasta, zwłaszcza śródmieścia, również w sprawie wyeliminowania dzikiego handlu nabiałem, który w dalszym ciągu odbywa się ze szkodą dla miejscowego kupiectwa, jak i odbiorcy, gdyż jest postawiony wprost rażąco pod względem sanitarnym.

Współpraca Korporacji Kupieckiej z czynnikami administracyjnymi oraz skarbowo-akcyzowymi w Gdyni, jak i rozmaitymi instytucjami centralnymi poza Gdynią, a mającymi związek z życiem kupiectwa — dopełniają działalność zorganizowanego w Gdyni kupiectwa chrześcijańskiego zarówno pod względem postępującego stale naprzód procesu unarodowienia handlu, jak i wewnętrznej konsolidacji oraz udoskonalania techniki kupieckiej.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 31 maja odbyło się pod przewodnictwem p. Prezesa Stanisława Tora posiedzenie Prezydium naszej Izby. Podczas posiedzenia tego omówiony został szczegółowo porządek obrad Plenarnego Zebrania Izby, zwołanego na dzień 9 czerwca oraz posiedzeń sekcyj Izby, które odbędą się w dniu 8 czerwca.

Ustalonym zostało, że Zebranie Plenarne będzie poświęcone przede wszystkim omówieniu zadań Izby, wynikających z przemian gospodarczych, jakie nastąpiły na skutek nada-

nia z dniem 1 kwietnia województwu pomorskiemu nowych granic administracyjnych, którymi objęty został również obszar okręgu Izbowego. W związku z tym omówiona została treść i ustalono tezy referatów, które wygłoszą na Plenarnym Zebraniu przewodniczący sekcyj przemysłowej i handlowej. Omówiono również program pobytu radców Izby w Gdyni w związku z zebraniami w dniach 8 i 9 czerwca.

NOWY RADCA NASZEJ IZBY.

W związku ze złożeniem mandatu Radcy Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni przez inż. Tadeusza Gajczaka z Bydgoszczy, który sprawował swój mandat z wyboru Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, Związek ten dokonał na jego miejsce wyboru nowego Radcy Izby w osobie inż. A. Badiana, Dyrektora Stoczni Gdyńskiej. Główna Komisja Wyborcza Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, której posiedzenie pod przewodnictwem Naczelnika Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego, p. Barciszewskiego, odbyło się w dniu 18 maja, wybór inż. A. Badiana na Radcę Izby zatwierdziła.

WYCIECZKA WĘGIERSKA PODEJMOWANA PRZEZ NASZĄ IZBĘ.

W sobotę, dnia 21 maja bawiła w Gdyni wycieczka delegacji węgierskiej do rokowań handlowych z Polską, prowadzonych obecnie w Warszawie. W wycieczce wzięli udział tak wysocy urzędnicy węgierskich resortów gospodarczych jak i przedstawiciele węgierskiego życia gospodarczego. Ze strony polskiej wycieczce towarzyszyli przedstawiciele kilku ministerstw.

Uczestnicy wycieczki, po zwiedzeniu w godzinach rannych portu gdyńskiego i po złożeniu wizyty Dyrektorowi Urzędu Morskiego p. Łęgowskiemu, podejmowani byli śniadaniem przez naszą Izbę, przy czym Izbę reprezentował Wiceprezes Dr Smoleń. Podczas śniadania Wiceprezes Dr Smoleń wygłosił krótkie przemówienie, witając w serdecznych słowach gości oraz uwypuklając walory, jakie port gdyński przedstawia dla wymiany handlowej Węgier. Po południu uczestnicy wycieczki udali się jeszcze raz do portu dla zwiedzenia urządzeń i magazynów Strefy Wolnocłowej, która specjalnie ich interesowała. Następnie zwiedzili miasto oraz Orłowo. W niedzielę uczestnicy wycieczki zwiedzili Hel, a następnie port gdański.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

W kwietniu br. w stosunku do dwu poprzednich miesięcy tegoż roku działalność polskiej floty handlowej znacznie się ożywiła; nie uwydatnia się to jednak w tym samym stopniu w stosunku do kwietnia ubiegłego roku, który, trzeba to mieć na uwadze był miesiącem wyjątkowo wysokiego wzrostu przewozów. Przewieziono bowiem w kwietniu 1936 roku 87.581 t. towarów, w kwietniu 1937 r. — 123.058 t., w kwietniu 1938 r. — 128.961,5 t. towarów. Wypada jednak zaznaczyć, że w tegorocznej statystyce już uwzględniamy przewozy towarowe linii palestyńskiej, oraz przewozy towarzystwa okrętowego Gdynia — Ameryka L. Ż. na obcych statkach zafrachtowanych w time charter, czego w roku ubiegłym nie czyniliśmy, wobec czego tegoroczne dane nie są porównalne do danych z lat poprzednich.

Na ogół miesiąc kwiecień scharakteryzować można tak: Żegluga Polska S. A. zwiększyła swe przewozy dzięki większym przewozom węgla na trampach, Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe prawie nie zmieniło wysokości przewozów zeszłorocznych, Gdynia — Ameryka L. Ż. nieznacznie zwiększyły swe przewozy pod polską banderą, natomiast znacznie zwiększyły przewozy na statkach zafrachtowanych na linii meksykańskiej, oraz zwiększyły przewozy pasażerów. Jedynie „Polskarob" miał wyjątkowo przewozy mniejsze od odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku o całych 9 tysięcy ton, bez czego wzrost tegorocznych przewozów kwietniowych względem poprzednich lat zaznaczyłby się znacznie wyraźniej.

Z ogólnych przewozów przypadło na eksport 93.181,5 ton (IV 1937: 89.938 t.), na import 32.359 ton (IV 1937: 29.058 t.), na tranzyt morski 894 t. i na przewozy między portami zagranicy 2.706 t. (IV 1937 obie ostatnie pozycje razem: 4.062 t.)

Statki *Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły ogółem 69.739 t. (IV 1937: 65.133 t.), w tym eksportu 43.766 t. (IV 1937: 38.084 t.), importu 22.373 t. (IV 1937: 23.007 t.), tranzytu morskiego 894 t. i między portami zagranicy 2.706 t. (IV 1937: tranzytu i międzyportowych ładunków razem: 4.062 t.)

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 31.960 t. (IV 1937: 32.291 t.), w tym ładunków eksportowych 17.581 t. (IV 1937: 18.671 t.), importowych 13.164 t. (IV 1937: 11.633 t.), tranzytu morskiego 894 t. (917 t.), między portami zagranicy przewiezionych ładunków: 321 t. (1.070 t.) Minimalne więc zmniejszenie przewozów na liniach Żeglugi Polskiej jest skutkiem zmniejszenia przewozów eksportowych i między portami zagranicy, podczas gdy importowe przewozy na jej liniach równocześnie wzrosły.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 37.779 t. towarów, wobec 32.862 t. przewiezionych w kwietniu ub. roku. Eksportowych ładunków było 26.185 t. (IV 1937: 19.413 t.), importowych 9.209 t. (IV 1937: 11.374 t.), między portami zagranicy przewiezionych: 2.385 t. (IV 1937: 2.075 t.) Saldo dodatnie tych przewozów względem zeszłorocznych stanowi algebraiczną sumę znacznego zwiększenia przewozów eksportowych, — był to wyłącznie węgiel, — ze znacznie mniejszym zmniejszeniem przewozów importowych. Na te ostatnie prze-

wozy złożył się przywóz: tomasyny — 2.400 t., złomu — 2.655, rudy — 2.827, trawy morskiej — 728. cytryn — 336. korku — 251 i drobnicy — 2 t. Między portami zagranicy, jak w ubiegłym roku, przewieziono jeden transport koksu.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 9.291 ton towarów i 24 konie wobec 9.904 t. towarów i 90 koni w kwietniu ub. roku. Wywozowych towarów było 6.036 ton (6.073 t.), importowych 3.255 t. (3.831 t.) Obie linie do portów angielskich: Londynu i Hull przewiozły razem 9.069 t. towarów i wszystkie konie (9.750 t.), w tym w eksporcie 6.013 t. (6.039 t.), w imporcie 3.056 t. (3.711 t.)

Wywóz do Londynu objął 2.706 t. i 10 koni. w tym z Gdyni 2.488 t. i wszystkie konie. z Gdańska 218 t. Wywóz do Hull objął 3.307 t. i 14 koni, w tym z Gdyni 1.498 t. i wszystkie konie, z Gdańska 1.809 t. Przywóz z Londynu objął 1.177 ton, przywóz z Hull 1.879 t.

Linia Gdynia—Havre, z zawijaniem również do Londynu, służąca głównie przewozowi emigrantów. przewiozła również 222 t. towarów między Gdynią a Havre (IV 1937: 154 t.). w tym eksportowych 43 t. (34 t.). importowych 179 t. (120 t.)

Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe, Tow. Akcyjne przewiozło 1.839 pasażerów i 16.701 t. towarów. w tym pod polską banderą wszystkich pasażerów i 5.399 t. towarów (IV 1937: 1.612 pasażerów i 5.361 t. towarów). Z tej ilości przypadło na eksport 9.950 t., w tym na własnych statkach 2.298 t. (IV 1937: 3.141 t.) oraz na wyjściu pasażerów 1.336 (1.210), na import 6.751 t. w tym na własnych statkach 3.101 t. oraz na wejściu pasażerów 488 i 33 pasażerów przewiezionych między portami zagranicy (IV 1937: 2.220 t. towarów i 402 pasażerów). Ilość pasażerów zwiększyła się więc w obu kierunkach, ilość towarów na statkach własnych dokładnie niemal się odwróciła względem kwietnia ub. roku: tyle przywieziono w tym kwietniu co wywieziono w zeszłorocznym i tyle wywieziono obecnie co przywieziono w tamtym kwietniu. Przy różnicy liczb dla przewozu i wywozu o przeszło 30 procent takie odwrócenie wzajemne i równe przedstawia się bardzo ciekawie.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 833 pasażerów i 2.801 t. towarów przy jednym odejściu statku w każdą stronę (IV 1937: 692 pas. i 2.700 t. tow.). w tym na wyjściu było 600 pasażerów i 681 t. towarów (411 pas.. 1.684 t. tow.). na wejściu było 220 pasażerów i 2.120 t. towarów (IV 1937: 281 pas. i 1.016 towarów). Wzrost importu, jak widać przypadł wyłącznie linii północno-amerykańskiej.

Na linii meksykańskiej, podtrzymywanej wyłącznie statkami zafrachtowanymi było aż 2 odejścia i jeden przyjazd. Na wyjściu było 2.623 t. ładunku. na przyjściu 3.630 t. Linia ta przewozi między innymi w imporcie wartościowy ładunek: bawełnę.

Na linii południowo-amerykańskiej było przewiezionych 1.004 pasażerów i 1.778 t. towarów na statkach własnych (IV 1937: 920 pas. i 2.661 t. towar.) oraz 3.029 t. towarów na statku zafrachtowanym. Na wyjściu było 736 pas.. 839 t. towarów, na własnych statkach i 3.029 t. na statku zafrachtowanym (799 pas. i 1.457 t. towarów). Na wejściu było 268 pas. i 939 t. towarów (121 pas. i 1.204 t. towarów).

Na linii palestyńskiej ogółem przewieziono: 903 pasażerów i 820 t. towarów. w tym na wyjściu z Konstancy 551 pas. i 778 t. towarów. na wyjściu z portów Palestyny 352 pas. i 42 t. towarów.

Należy zaznaczyć. że wszystkie powyższe liczby towarzystwa G. A. L. Ż. ułożone są na podstawie danych prowizorycznych i nie są ostateczne.

Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob) przewiozło tym razem 33.230.5 t. węgla, liczbę znacznie mniejszą niż w kwietniu ub. roku (42.640 t.), lecz wyższą niż w roku 1936 (30.224 t.) Dokowanie i dalsze porty wyładunkowe — to są główne przyczyny miesięcznych wahań tych przewozów węglowych. Tym razem jeden ze statków obrócił w miesiącu tylko dwa razy, zamiast zwykłych 3—4, ogólna ilość podróży spadła do 12.

Cały węgiel przewieziony w sprawozdawczym miesiącu był wyłącznie eksportowy, przez Gdynię. Wywieziono do Szwecji 18.268,5 t.. do Norwegii 11.762 t.. do Holandii 3.200 t. Zawieziono węgiel do portów: Göteborg (3 razy). Helsingborg. Sundsvall. Slemmestad. Munkedal, Gefle. Drammen, Stavanger. Oslo. Rotterdam.

Nadmienić należy, że spuszczono już w Anglii na wodę parowiec „Robur VIII, który ładować będzie ok. 5000 t. węgla. zwiększając znacznie przewozy własne „Polskarobu".

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU BR.

W miesiącu kwietniu urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały 13.686 godzin z zużyciem prądu 117.330 KWh i przeładowały 245.397 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	102%
w ubiegłym roku	136%
spadek zatem wynosi	34%

PRZYJMOWANIE ZAPISÓW DO LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI.

2-klasowe Koedukacyjne Liceum Handlowe z III klasą dla specjalizacji w handlu morskim Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (ul. Morska 79. tel. 16-40) przyjmuje zapisy do klasy I kandydatów. którzy:

1) przedstawią świadectwo ukończenia gimnazjum ogólnokształcącego lub świadectwo uznane za równorzędne,
2) kończą w br. co najmniej 16, a nie przekroczą 20 lat życia,
3) posiadają odpowiedni stan zdrowia,
4) złożą egzamin wstępny (absolwenci gimnazjów ogólnokształcących — z języka polskiego i języka obcego nowożytnego, którego uczyli się w gimnazjum).

Podania o przyjęcie winny być kierowane do dnia 26 czerwca rb.

Świadectwo ukończenia 2-klasowego Liceum daje pełne prawa cywilne, wojskowe i do studiów wyższych.

Do klasy III dla specjalizacji w handlu morskim są przyjmowani w rb. absolwenci dwuletnich liceów handlowych w Polsce bez egzaminów.

Dla zamiejscowych Liceum posiada internat.

Sekretariat Liceum wysyła bezpłatnie formularze podaniowe i prospekty, w których są zawarte wszelkie szczegółowe informacje.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

ZAGADNIENIA HANDLU ZAGRANICZNEGO PRZEDMIOTEM DWUDNIOWYCH OBRAD ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 26 maja 1938 r. odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Walne Zebranie Sekcji Eksporterów i Importerów przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, poświęcone zagadnieniom handlu hurtowego w porcie gdyńskim. W zebraniu brało udział 15 firm eksportowych oraz 4 firmy importowe, poza tym przedstawiciele kupiectwa chrześcijańskiego Polski Zachodniej.

Uchwalono powołać do życia specjalne komórki organizacyjne przy poszczególnych zrzeszeniach wojewódzkich oraz wystąpić z wnioskiem o powołaniu komórki nadrzędnej przy Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie. Zadaniem tej organizacji byłoby trzymanie ręki na pulsie zagadnień polityki handlu zagranicznego i odpowiednia obsługa informacyjna w pierwszym rzędzie drobnych eksporterów i importerów, którzy w tej mierze napotykają na nieprzezwyciężone trudności.

Na zakończenie zebrania, jako rocznego, sprawozdawczego, wybrano nowy zarząd sekcji w osobach: przewodniczący — Inż. Rotstat Ludwik, I wice-przewodniczący — wiceprezes Izby — p. Bronisław Kentzer, II wice-przewodniczący — p. Dyr Grzywacz Józef, sekretarz — p. Jan Dereziński, skarbnik — p. Dyr Piątkowski Karol, zast. skarbnika — p. Dyr Häusler, ławnicy — pp. Toczyski i Sikorski.

W dniu następnym, 27 maja odbyły się w Grudziądzu obrady Zarządu Gł. Zw. Tow. Kupieckich na Pomorzu, poświęcone aktualnym zagadnieniom kupiectwa pomorskiego, głównie jednak zagadnieniom handlu zagranicznego. Pierwsza część obrad obejmowała sprawy wewnętrzno-organizacyjne. M. in. wysłuchano krótkiego sprawozdania z odbytych wizytacyj towarzystw związkowych w Nowem n. W., Brodnicy, Wąbrzeźnie, Chełmży, Jabłonowie, Nowym Mieście, Grudziądzu i Gdyni; delegat Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Nowem n. W. p. prezes Jażdżewski, przedstawił program otwarcia I. Targów Meblowych, w związku z czym ustalono również program Okręgowego Zjazdu Kupieckiego w Nowem w dniu 26 czerwca 1938 r. Zjazd poświęcony zostanie potrzebom handlu regionu świeckiego. Z kolei referent Związku p. mgr Michalik wygłosił referat na temat „Cele i zadania Kupieckiego Instytutu Wiedzy Zawodowej w Warszawie oraz plan organizacji kursów zawodowych w Towarzystwach Związkowych". Koreferat wygłosił Dyrektor Gimnazjum Kupieckiego w Bydgoszczy p. mgr Witek. W dyskusji na ten ważny temat uznano konieczność podjęcia w sezonie jesienno-zimowym szerokiej akcji dokształceniowej i należytego zaopiekowania się sprawą szkolnictwa zawodowego ze strony kupiectwa. Zagadnienie młodzieży w handlu stanowi problem wielkiej wagi. Postanowiono w związku z tym udzielać młodzieży, wstępującej do handlu po ukończeniu Gimnazjum Kupieckiego, wyróżnienia zarówno w płacy, jak i w czasokresie nauki. Poza tym uznano za konieczne wprowadzenie egzaminów po ukończonej praktyce i wydawanie dyplomów, jako nieodzowny czynnik w podniesieniu zawodu kupieckiego.

Z komunikatów załatwiono szczególnie ważne zagadnienie godzin otwarcia sklepów mieszanych i branżowych; odpowiednio przepracowaną opinię w tej sprawie przekaże Związek odnośnym władzom. Sprawę zjazdu handlarzy rynkowych w Toruniu referował p. prezes Melerski. Dyskusja wykazała żywą troskę o odpowiednie ułożenie współpracy z nimi.

Druga część obrad odbyła się popołudniu w obecności pp. Naczelnika Barciszewskiego, reprezentanta Wojewody Pomorskiego Min. Raczkiewicza, delegacji Wielkopolskiego Zw. Chrześcijańskich Zrzeszeń Kupieckich z p. prezesem Franciszkiem Woźniakiem i p. Dyrektorem mgr. Kluczyńskim na czele, p. o. Dyrektora Izby Przemysł.-Handlowej w Gdyni mgr. Kawczyńskiego i in. W gronie kompletu Zarządu Głównego reprezentowani byli przedstawiciele Inowrocławia pp. wiceprezes Szkopek i radca Knast oraz Włocławka pp. prezes Oźminkowski i sekretarz Falenczyński.

Na wstępie tej części obrad omówiono sprawy uregulowania przynależności do Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu towarzystw kupieckich, przydzielonych do Pomorza z woj. poznańskiego i warszawskiego. W dalszym ciągu zebrania p. o. dyrektora Izby Przem.-Handlowej p. mgr Kawczyński wygłosił referat na temat: „Towarowy handel hurtowy w porcie gdyńskim". Prelegent przedstawił w swym referacie szczegółowo strukturę tego handlu, jak i jego układ branżowy oraz dziedziny, wymagające dalszej rozbudowy. Łączyło się z tym referatem sprawozdanie inż. Rotstata z Walnego Zebrania Sekcji Eksporterów i Importerów, odbytego dnia poprzedniego w Gdyni, które wykazało konieczność większego zainteresowania zaplecza pomorskiego i wielkopolskiego zagadnieniami handlu zagranicznego w Gdyni i stanowiło pewien program, odzwierciadlający dążenia w tej dziedzinie ze strony kupiectwa. Przedstawiciele Wielkopolski stwierdzili przez usta Prezesa Franciszka Woźniaka gotowość do poparcia pionierskiej akcji kupiectwa pomorskiego w dziedzinie handlu zagranicznego. W dyskusji, jaka rozwinęła się nad powyższym zabierali głos: pp. Dyr Mucha (Gdynia), Piątkowski (Grudziądz), Dyr Grzywacz (Gdynia). Prezes Óżminkowski (Włocławek), Prezes Maciejewski (Tczew), Red. Gustowski (Poznań), Dyr Radojewski (Grudziądz), Prezes Melerski (Toruń) i inni.

Następnie p. Prezes Marchlewski prosił p. Naczelnika Barciszewskiego o zakomunikowanie P. Wojewodzie Pomorskiemu, jako opiekunowi Polonii Zagranicznej, że kupiectwo pomorskie pokryło całkowicie subskrypcję pakietu akcji Polskiej Centrali Handlowej w Lens we Francji.

UKONSTYTUOWANIE WŁADZ GIEŁDY ZBOŻOWO - TOWAROWEJ W BYDGOSZCZY.

Dnia 6 maja br. odbyło się posiedzenie Rady Giełdowej z udziałem nowozatwierdzonych przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu członków i ich zastępców, a wybranych w wyborach uzupełniających dnia 26 marca 1938 r.

Rada Giełdowa po załatwieniu spraw bieżących, a to przyjęciu nowych członków i uczestników, dopuszczeniu ich pełnomocników oraz skreśleniu członków i uczestników, przekazaniu prawa przyjmowania uczestników Prezydium Rady oraz powołania stałej Komisji Kwalifikacyjnej dla oceny wniosków na uczestników, dokonała wyboru Prezydium Giełdy.

Na Prezesa wybrano jednomyślnie ponownie p. Edmunda Baiera, z kurii przemysłowej, na Wiceprezesów wybrano jednomyślnie ponownie pp. Stefana Radzimińskiego z kurii rolniczej i Stanisława Stolpego z kurii handlowej.

Rada Giełdowa wybrała Komisję Dyscyplinarną, do której w charakterze członków weszli pp. Władysław Kuta, Jan Nowicki, Leon Duszyński, Jan Głowiński i Gustaw Wodziński. Ponadto Rada Giełdowa wybrała w podwójnej liczbie kandydatów na członków Komisji Odwoławczej do zatwierdzenia przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu.

W tym samym dniu odbyło się konstytucyjne zebranie członków Komisji Rozjemczej i Komisji Rewizyjnej. W Komisji Rozjemczej wybrano jednomyślnie na Prezesa p. Stanisława Stolpego, na Wiceprezesów pp. Władysława Kutę i Włodzimierza Junka. W Komisji Rewizyjnej wybrano na Przewodniczącego p. Zygmunta Krawczaka, na zastępcę przewodniczącego p. Albina Wolnikowskiego, a na sekretarza Komisji p. Bernarda Schwarza.

OKRĘTOWY KREDYT ZASTAWOWY W NIEMCZECH.

Rozwój niemieckiej żeglugi, a zwłaszcza żeglugi śródlądowej, zawdzięcza swoje powodzenie w dużej mierze od sprawnie zorganizowanego specjalnego kredytu zastawowego dla przedsiębiorstw armatorskich. Na terenie Rzeszy pracuje kilka banków kredytowych tej kategorii, przynależnych do fachowej grupy banków hipotecznych. Praca tych banków opiera się więc ściśle na analogicznych ustawach hipotecznych, dotyczących nieruchomości na lądzie. W danym wypadku, każdy okręt posiada swoją księgę hipoteczną, która służy jako rejestr do wciągania operacyj finansowych oraz notowania praw zastawniczych.

Techniczna strona kredytu okrętowego jest analogiczna do hipotecznego kredytu towarzystw kredytowych. Okrętowe banki hipoteczne na podstawie zezwolenia wypuszczają listy zastawne oprocentowane od 2 do 6% rocznie, swoje zaś uprawnienie hipotekują na okrętach, pobierając procent od armatora. Kredyt wypłacany jest armatorowi w listach zastawnych, zbywalnych na giełdzie. Dla zorientowania się w działalności tych banków, omó-

wimy po krótce sprawozdanie jednego z większych okrętowych banków hipotecznych. — „Deutsche Schiffspfandbriefbank A. G." w Berlinie, posiadającego kapitał zakładowy w wysokości 1 miliona marek.

Bank ten posiadał na ultimo roku ubiegłego rozdzielonych 682 pożyczek, w tym 50,1% przypadało na żeglugę śródlądową, 11,6% na żeglugę morską i 38,3% dla drobnych przedsiębiorstw armatorskich. Jako gwarancja tych pożyczek służyły bankowi prawa zastawnicze na 390 statkach, w tym 81,5% statków żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, oraz 18,5% statków morskich. Ogólny stan udzielonych przez bank pożyczek per ultimo 1937 wynosił 4,6 mil. RM w złocie, na co bank posiada praw zastawniczych zapisanych w okręt. księgach hipotecznych na sumę 3,4 mil. RM w złocie. W ten sposób ogólna suma pożyczek stanowi ca 85,2% wartości szacunkowej statków, faktyczna ich wartość jest jednakowoż z całą pewnością wyższa. Polityka kredytowa omawianego banku i jak można wnioskować, w ogóle banków okrętowych w Niemczech, skierowana jest głównie w stronę finansowania żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, mając na względzie inwestycyjne remonty oraz modernizację maszyn. Najlepszym dowodem tego poglądu jest podział kredytów. Mianowicie 70,4% pożyczek stanowią sumy do 10 tys. złotych marek, 11,8% sumy po 10 do 20 tys. marek zł., 5,9% sumy po 20 do 30 tys. i 2,9% sumy po 30 do 40 tys. marek w złocie tak, że drobne i średnie pożyczki stanowią 91% całego kredytu.

Listy zastawne wypuszczone są na rynek w kilku emisjach, przy czym przeważa oprocentowanie 4½% oraz 2%. Według bilansu i rachunku strat i zysków, bank zapłacił procentów od listów zastawnych w stosunku 3% rocznie, pobrał zaś od armatorów procentu hipotecznego w stosunku 5% rocznie. Jest to więc stopa procentowa jak na niemieckie stosunki wysoka, jednakowoż nie obciąża ona zbytnio armatorów, zwłaszcza żeglugi śródlądowej, ze względu na dostateczną rentowność tych przedsiębiorstw, gdyż — jak podaje m. in. sprawozdanie — więcej jak 25% transportów towarowych przechodzi w Rzeszy przez wodne drogi śródlądowe.

Zastosowanie analogicznej akcji kredytowania w Polsce natrafiałoby niewątpliwie na szereg trudności. Pierwszą z nich stanowi różnolitość kodeksów cywilnych wraz z prawem hipotecznym, co utrudnia prawną podstawę działania podobnego banku na obszarze całego państwa. Następnie finansowy rynek w Polsce przyzwyczajony jest do stosunkowo wysokiego oprocentowania, skutkiem czego kredyt okrętowy musiałby również korzystać z wyższej stopy procentowej. Niemniej wydaje się pewne, że działalność hipotecznych banków okrętowych w Polsce miałaby wielką rolę do spełnienia zarówno w żegludze śródlądowej, jak i morskiej przybrzeżnej, a racjonalna organizacja umożliwiłaby pracę z zyskiem. — W tych warunkach wydaje się wskazane obszerniejsze przewentylowanie tego problemu.

K.

OPINIA NORWESKICH KÓŁ ŻEGLUGOWYCH O SYTUACJI ŻEGLUGI NORWESKIEJ.

W norweskich kołach żeglugowych oceniana jest sytuacja żeglugi nieregularnej bardzo pesymistycznie.

Jak wynika z opinii wspomnianych kół, do niedawna jeszcze tylko 10% żeglugi norweskiej było zatrudnione na liniach regularnych, pozostała zaś większość była zatrudniona jako trampy, przy czym panowało powszechne przekonanie o niezbędności istnienia żeglugi trampowej, jakby „artykułu pierwszej potrzeby". Obecna sytuacja wymaga jednak od żeglugi norweskiej zerwania z dotychczasową praktyką, i przestawienia swej pracy na żeglugę regularną i specjalną.

Aby zachować swój stan posiadania, żegluga norweska musi zrezygnować ze swej dotychczasowej samodzielności, i firmy armatorskie muszą nawiązać ściślejsze kontakty z armatorami wielkich narodów morskich, których znaczne obroty gospodarcze mogłyby zapewnić żegludze norweskiej stałą współpracę.

Szczególniej podkreśla opinia norweska, że dotychczasowy czynny udział cystern w żegludze, dający Norwegii duże dochody, nie będzie trwał długo, i może się skończyć z chwilą, gdy światowe towarzystwa naftowe zaopatrzą się we flotyllę bardziej nowoczesnych statków-cystern, aniżeli dotychczasowe norweskie. Aczkolwiek koła żeglugowe wierzą, że znajdą się drogi wyjścia z trudnej sytuacji armatorów, to jednak nie mogą pominąć milczeniem likwidacji wielu starych firm armatorskich, jako rezultatu zbytniej ingerencji państwa, uciążliwej polityki socjalnej, dającej wprawdzie państwu wzmożone środki, ale obciążającej przedsiębiorców, wreszcie wysokich kosztów robocizny w kraju i za granicą. Wszystko to, jak twierdzą, niszczy inicjatywę armatorów, i zmusza ich do walczenia z drobiazgami dnia codziennego, zamiast zajmowaniem projektami o rozwoju żeglugi.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH.

Publikowany przez Chamber of Shipping of The United Kingdom wskaźnik frachtów obliczany według metody Isserlis przy podstawie 1935 r. = 100 wykazuje dla kwietnia rb. dalszy acz nieznaczny spadek i wynosi 126,5 przy 127,5 w marcu rb.

Ewolucja wskaźnika w ostatnich latach i miesiącach rb. przedstawia się następująco:

		1929=100	1935=100
	1929	100.0	133.5
	1935	74,9	100,0
	1936	84.3	112,6
	1937	131.5	175.6
Styczeń	1938	103,5	138,2
Luty	1938	97.0	129,5
Marzec	1938	95,5	127,5
Kwiecień	1938	95,0	126,5

Dla poszczególnych towarów wskaźnik frachtów w kwietniu wykazuje silną zniżkę na przewozach rudy, przy nieznacznych zwyżkach dla innych towarów.

	kwiecień 1938	+ lub — w stosunku do marca 1938	+ lub — w stosunku do kwietnia 1938
1a. Węgiel (statki poniżej 3000 TRB)	92,4	+ 1,4	— 32,7
1b. Węgiel (statki powyżej 3000 TRB)	119,4	+ 0,3	— 13,9
2. Zboże	140,6	0,0	— 27,4
3. Drzewo	114,9	0,0	— 18,6
4. Ruda	116,9	— 8,2	— 42,1
5. Nawóz sztuczny	94,9	+ 2,8	— 33,9
6. Cukier	121,5	+ 1,5	— 40,2
7. Żelastwo	141,9	+ 2,5	— 45,3
	126,9	— 0,5	— 28,2

Stosunkowo słaba tendencja zniżkowa wskaźnika w ostatnich miesiącach daje nadzieję, że sytuacja przewozów morskich zaczyna się poprawiać. Zdają się wskazywać na to możliwości, jakie otwierają się dla żeglugi trampowej w dziedzinie aprowizacji Europy, której urodzaje tegoroczne są pod znakiem zapytania z powodu złych warunków atmosferycznych. Nie można jednak pominąć faktu, że kluczowy rynek trampowy La Plata dzięki nikłym zbiorom argentyńskim uległ poważnej depresji. Tym niemniej Europa będzie potrzebowała dużej ilości surowców, co niewątpliwie przyczyni się do ożywienia rynku frachtowego dla trampów: z drugiej strony dzięki zwiększonemu popytowi na surowce, zwiększy się siła nabywcza ich producentów i popyt na artykuły przemysłowe, których przewóz przyczyni się do podniesienia pracy żeglugi liniowej.

WZROST DUŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W I KWARTALE 1938 ROKU.

W ciągu I kwartału 1938 r. duńska flota handlowa powiększyła się o 6 statków pojemności 17,2 tys. B. R. T. — Ogólny stan floty duńskiej wynosił na 1 kwietnia rb. 2.066 statków pojemności 1,2 miliona B. R. T.

PIERWSZY STATEK GAZOWY.

Hamburskie „Hafen - Dampfschiffahrtsgesellschaft" uruchamia w tych dniach nowy statek-trajekt do przewozu 420 pasażerów w obrębie portu. Charakterystyczną cechą tego nowozbudowanego statku jest to, że ma napęd gazowy i że posiada na pokładzie własną fabrykę gazu.

ROZBUDOWA PORTU SZCZECIŃSKIEGO.

Port dla towarów masowych ma otrzymać nowy basen długości 350 m, dwie wywrotnice i dwa dźwigi mostowe. Koszt tych inwestycyj ma wynosić 4 mil. RM. Poza tym w strefie wolnocłowej ma być zbudowany jeden duży dźwig i 6 mniejszych.

ROZBUDOWA PORTU W TRELLEBORGU.

Szwedzki port w Trelleborg, szczególnie dobrze nam znany z powodu trajektu kursującego między Trelleborgiem a Sośnicą na Rugii, zostanie niedługo rozbudowany w ten sposób, że otrzyma nowe nabrzeże dla statków zaoceanicznych o zanurzeniu 27 stóp. Nabrzeże ma być wykończone i oddane do użytku już na wiosnę 1939 r.

ŻELASTWO, ZŁOM I ZŁAMKI.

Gospodarcze Archiwum Morskie w Gdyni opierając się na niedawno wydanym nakładem Związku Polskich Hut Żelaznych słowniku technicznym p. t. „Hutnictwo Żelazne" zwraca uwagę na niewłaściwe stosowanie miana *„złom"* przez gdyńskie sfery gospodarcze. Mianowicie według słownika mianem *„złom"* określa się *powierzchnię przełomu* metalu, natomiast tak interesujący Gdynię artykuł określa się mianem: *„żelastwo"* (niem. Schrotteisen, ang. Scrap iron). Jest to nawrót do miana polskiego, które podaje również „Słownik Języka Polskiego" J. Karłowicza i A. Kryńskiego. Również pięknym nawiązaniem do tradycji jest wprowadzenie przez twórców słownika technicznego dawnej zapomnianej nazwy *„złamki"* na określenie druzgu surówkowego czy żeliwnego. Dzięki jasnym dla każdego, nie nasuwającym wątpliwości określeniom, jakie daje słownik, przyczyni się on niewątpliwie do spopularyzowania ścisłych nazw technicznych i tym samym do usunięcia tak wielu niedokładności w polskiej terminologii technicznej.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 17 maja odbyło się posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy naszej Izbie.

Podzielone zostały kontyngenty przywozowe na artykuły następujące: banany i pomarańcze z Cypru i Jamajki, rodzynki z Cypru, kawę z kolonij angielskich, ziele angielskie z Jamajki, herbatę i cynamon z Cejlonu, goździki i inne z Brytyjskiej Afryki Zachodniej z Zanzibaru, jelita solone z Czechosłowacji i Belgii, jelita solone z Kanady i Finlandii, bieliznę i chustki oraz sieczkę, paciorki i biżuterię nieprawdziwą z Czechosłowacji, ziele angielskie, pieprz z kolonij angielskich, motocykle z Niemiec, części kołowców z Anglii, przędzę bawełnianą z Anglii, tkaniny bawełniane z Czechosłowacji.

ZAŁATWIANIE SPRAW W RADZIE HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Poszczególne sprawy z dziedziny handlu zagranicznego załatwiają następujące organy Rady Handlu Zagranicznego:

Sprawy przywozu z zagranicy — Biuro Komitetu Przywozowego R. H. Z.. Krakowskie Przedmieście 47 (w godzinach 10—13).

Sprawy: standaryzacyjne, podziału kontyngentów wywozowych, ekspansji gospodarczej itd. — Biuro Komitetu Organizacji Wywozu R. H. Z., Wiejska 10 (w godzinach 10—13).

Sprawy: traktatowe, kontyngentowe, celne itd. — Biuro Komitetu Traktatowego R. H. Z., Wiejska 10 (w godz. 10—13).

Sprawy kredytowania i ubezpieczenia kredytów dla eksportu przemysłowego oraz transakcyj wiązanych — Biuro Komitetu Finansowo - Wywozowego — Sekcji Przemysłowej R. H. Z., Wiejska 10 (w godz. 10—13).

Sprawy kredytowania i ubezpieczenia kredytów dla eksportu rolniczego — Biuro Komitetu Finansowo - Wywozowego — Sekcji Rolnej R. H. Z., Kopernika 30 (w godz. 10—11).

Sprawy ogólne oraz sprawy Komitetu Dewizowo - Rozrachunkowego i Komitetu Morskiego R. H. Z. — załatwia Sekretariat Generalny R. H. Z., Wiejska 10 (w godzinach 10—13).

SANITARNE ZARZĄDZENIA ANGIELSKIE PRZY IMPORCIE KONI.

Angielskie Ministerstwo Rolnictwa i Rybołówstwa postanowiło wprowadzić nowe zarządzenia ochronne przeciwko zawleczeniu do Anglii zakaźnej niedokrwistości koni oraz encephalomyelitisu.

Zarządzenie, które wejdzie w życie z dn. 1 czerwca 1938 r. unieważnia wszystkie dotychczasowe rozporządzenia w tym względzie i wymaga aby konie, osły i muły, importowane do Wielkiej Brytanii z jakiegokolwiek kraju, oprócz Północnej Irlandii, Irlandii i wysp na Kanale La Manche, posiadały zaświadczenia, podpisane przez urzędowego lekarza weterynarii i stwierdzające, że dana sztuka została zbadana przez państwowego weterynarza bezpośrednio przed odstawieniem do portu załadowania na statek do Wielkiej Brytanii i nie wykazała żadnych symptomów wymienionych chorób.

Następnie świadectwo ma stwierdzać, że zwierzęta były poddane przez lekarza weterynarii próbie malenizacji nie dawniej niż 10 dni przed załadowaniem na statek i nie wykazały reakcji, oraz, że w ciągu 6 miesięcy bezpośrednio przed odstawieniem do portu wysyłki, dana sztuka nie znajdowała się w pomieszczeniu, w którym w przeszłości były wypadki zakaźnej niedokrwistości lub które znajdują się w promieniu 15 mil ang. od takich ośrodków zarazy, — a w ciągu 28 dni — w wypadkach encephalomylitisu.

DOSTAWY GRZYBÓW DO SZWAJCARII.

Spośród różnych gatunków świeżych grzybów największe zainteresowanie istnieje w Szwajcarii na t. zw. kurki (Eierschwämme) i w mniejszych ilościach na borowiki (Steinpilze). Ten ostatni gatunek sprowadzany jest w stanie konserwowanym wzgl. suszonym.

Ceny rynkowe za świeże grzyby (kurki) kształtują się od 60—90 Cts. za 1 kg w zależności od sortymentu, franco granica szwajc. towar nieoclony. Stawka celna wg poz. 40-b szwajc. tar. celn. wynosi Fr. 10 ,— za 100 kg brutto, plus 10 Cts. za przesyłkę tytułem opłaty statystycznej, plus 4% od opłaty celnej tytułem opłaty stemplowej.

Import podlega restrykcjom wwozowym i wymaga specjalnego zezwolenia.

Stawka celna na grzyby świeże, sprowadzane bez pozwolenia, wynosi Fr. szw. 35 — za 100 kg brutto.

Jako opakowanie wymagane są kosze plecione o zawartości netto od 2 — 3 kg.

Transport świeżych grzybów z Polski nie powinien trwać dłużej niż 3 dni, ze względu na możliwości zepsucia się towaru.

IMPORT MĄCZKI KOSTNEJ DO FINLANDII.

Finlandia jest stosunkowo poważnym importerem mąki kostnej (Knochenmehl), o czym świadczą poniższe cyfry importu:

1937 r.	1936 r.
17.332,9 ton	11.238,7 ton
16.981.594 Fmk.	11.147.492 Fmk.

Ceny cif mąki kostnej wynosiły plus minus 1 Fmk. za kg netto.

Wśród dostawców mąki kostnej największe ilości sprowadzono w r. 1936 z następujących krajów:

Z. S. R. R.	3.059 ton
Węgry	2.123 ton
Szwecja	1.539 ton
Holandia	1.112 ton
Bułgaria	986 ton

Zaznaczyć jednak należy, że podane powyżej ilości obejmują również import mąki rogowej, który zdaniem rzeczoznawców wynosi około 25%.

Import mąki kostnej jest wolny od cła. Korespondować należy najlepiej w języku niemieckim, oferty zaś składać cif port fiński (np. Helsinki, który posiada komunikację morską z Gdynią—Gdańskiem).

PRZEPISY O IMPORCIE NASION POLSKICH DO KANADY.

Ministerstwo Rolnictwa w Ottawie ustaliło następujące przepisy w sprawie importu nasion polskich do Kanady.

O ile firmy wysyłające nasiona z Polski przedłożą zastępcy dyrektora służby wytwórczości Assistant Director of Production Services Plant Products w Ottawie kopie certyfikatów zdrowotności nasion, wystawione przez urzędowo zatwierdzone instytucje oceny nasion w Polsce, stwierdzające, że nasiona wy-

syłane do Kanady odpowiadają co do jakości przynajmniej minimum standartu przepisanego w Kanadzie dla nasion okopowych i nasion warzyw i jarzyn ogrodniczych z oznaczeniem opakowania, względnie faktur odnośnych przesyłek numerem certyfikatu, — przesyłki takie po przybyciu do portu wejścia w Kanadzie będą dopuszczone do wolnego obrotu po podjęciu próbek bez badania lub złożenia kaucji.

Wszelkie przesyłki nasion zbożowych lub pastewnych winny być oznaczone, ze wskazaniem stopnia jakości nasienia i bieżącym numerem certyfikatu, stwierdzającego przeprowadzoną kontrolę próbek wydanego przez kanadyjski urząd oceny nasion, w przeciwnym bowiem razie przesyłki te po przybyciu do portu wejścia są poddane badaniu na podstawie podjętych próbek i mogą być dopuszczone do wolnego obrotu po uzyskaniu zdeklarowania ich jako odpowiadających celom nasiennym w myśl przepisów kanadyjskiej ustawy o obrocie nasion z roku 1937.

PRODUKCJA I IMPORT WĘGLA WE FRANCJI.

Produkcja węgla we Francji w marcu rb. wynosiła 4.378.992 t. przy przepracowanych średnio 24.1 dniach roboczych (3.770.812 w lutym rb. przy 20.8 dniach roboczych, 4.179.762 w marcu 1937 przy 23.8 dniach roboczych). Średnia produkcja dzienna we wszystkich kopalniach wynosiła w marcu 181.544 t. wobec 180.808 w lutym rb.

Wydobycie węgla we Francji w I kwartale rb. wynosiło 11.854.860 t. przy przepracowanych średnio 65,4 dniach pracy.

Zapasy na zwałach w I trymestrze 1938 wzrosły b. znacznie, osiągając cyfrę 330.500 t. wobec 154.800 (I trymestr 1937 r.) W okresie tym import wyniósł ogółem 6.193.000 t. węgla wobec 7.846.000 w I trym. 1937 r.

Pomimo, że wwóz węgla do Francji w I kwartale 1938 r. uległ zmniejszeniu, wartość jego wobec dalszej dewaluacji franka, wzrosła o 282 miliony fr. fr. i wynosiła 1.248 mil. fr. fr. wobec 966 mil. fr. fr. w I trym. 1937 roku. Konsumcja ogólna wynosiła 17.470.000 t. cyfra ta jest o 10,2% niższa od ilości węgla skonsumowanego w I kwart. 1937 roku.

Począwszy od 1 maja rb. aż do odwołania, kontyngenty zwykłe, poza kontyngentami dodatkowymi i uzupełniającymi dla węgla pochodzenia zagranicznego (wyłączając okręg Saary (będą obliczane w wysokości 80% w odniesieniu do ustalonej bazy 1936 roku (poprzednio 95%).

Z dniem 1 maja rb. zostają zmniejszone o 4% kontyngenty dodatkowe, przyznawane Izbom Handlowym Morskim.

Kontyngenty uzupełniające miesięczne rozdzielane przez Izby Handlowe począwszy od 1 V 1938 aż do odwołania są ustalone następująco:

5.000 t. dla Izby Handlowej w Paryżu
3.000 t. „ „ „ „ Bordeaux
5.000 t. „ „ „ „ Nantes
2.000 t. „ „ „ „ Rouen

Kontyngenty uzupełniające przyznawane innym Izbom Handlowym są chwilowo zawieszone z dniem 1 V 1938.

Wobec nadejścia ciepłej pory roku zbyt węgla do opału domowego uległ znacznemu zmniejszeniu. — Zapotrzebowanie przemysłu w ogóle, a w szczególności przemysłu tekstylnego jest nadal średnie.

Uzyskana w marcu poważna nadwyżka węgla nie znajduje zbytu na rynku krajowym, co wpłynie na powiększenie stanu zapasów węgla na zwałach.

Zdaniem sfer przemysłowych kontyngenty ustalone na 80% przy obecnym tempie produkcji są w zupełności wystarczające dla realnych potrzeb przemysłu.

Ostatnie zarządzenia rządu, dotyczące zmniejszenia kontyngentów importowych, mają na celu roztoczenie większej opieki nad przemysłem węglowym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1938 R.

BELGIA. Z dniem 8 IV br. obowiązują podwyższone cła na surowce do wyrobu piwa, wody mineralnej i lemoniady, benzole i toluole, lekkie oleje mineralne, piwo i miód pitny.

EIRE. Zakaz przywozu cukru przedłużony został do 30 IV 1939.

FRANCJA. Dekretem z dnia 3 V br. zmieniono wysokość opłat dodatkowych, pobieranych obok cła przy przywozie różnych towarów do Francji. W dekrecie określono wysokość podatku globalnego obrotowego od importu (taxe unique globale) na 8,7% od wartości (dotychczas 8%) od towarów, zawierających żywicę, podatek ten wynosi obecnie 2,7% od wart., podatek od węgla — 3,6%, od konserw rybnych — 6,5%, od innych konserw z wyjątkiem konserw z mięsem wieprzowym — 3,9%. Poza tym zmienione zostały stawki podatku ubojowego pobieranego przy imporcie bydła.

HOLANDIA. Z dniem 1 maja rb. skontyngentowany został przywóz do Holandii rygli pionowych (espagnolette) do okien i drzwi. Warunki kontyngentowania są następujące: Okres bazowy: 1937; przydział autonomiczny: 100% wagi brutto; bieżący okres kontyngentowania: 1 V — 1 XII 38.

Z dniem 1 maja rb. przedłużono okres kontyngentowania przywozu następujących artykułów do Holandii:

Przędza sztuczn. jedwabiu — okres bazowy: 1933/34; przydział autonom.: 40% wagi net.; bież. okres kontyngent.: 1 V 38 — 1 V 39.

Chusteczki — okres bazowy: 1930/31; przydział autonom.: 30% wartości; bież. okres kontyngent.: 1 V 38 — 1 V 39.

Żarówki elektryczne — okres bazowy: 1936/37; przydział autonom.: 30% wart.; bież. okres kontyngent.: 1 V 38 — 1 V 39.

Superfosfat — okres bazowy: 1 V 35 — 1 V 36: przydział autonom.: 60% wagi brutto; bież. okres kontyngent.: 1 V 38 — 1 V 39.

Sznurki i przędza konopna — okres bazowy 1931/32/33: przydział autonom.: 40% wagi br.; bież. okres kontyngent.: 1 V 38 — 1 V 39.

Zamki — okres bazowy: 1932/33: przydział autonom.: 25% wagi br.; bież. okres kontyngent.: 1 V 38 — 1 I 39.

Wyroby z kokosu — okres bazowy: 1 XII 34 — 1 VIII 35: przydział autonom.: 100% wagi br.: bież. okres kontyngent.: 16 IV 38 — 1 X 38.

Na uwagę zasługuje zmiana okresu bazowego dla kontyngentu żarówek — z 1930/31 na 1936/37.

KANADA. Departament Dochodów Narodowych w Ottawie wydał nowe, obowiązujące od dnia 11 IV br. przepisy celne dla importu do Kanady damskiej konfekcji, kapeluszy i modeli.

W myśl tych przepisów na wyroby wyżej podane, importowane do Kanady przez producentów konfekcji damskiej i kapeluszy dla celów reprodukcji i wytwórczości w Kanadzie, władze celne udzielają 90% zwrotu uiszczonego cła dowozowego pod warunkiem, że dana firma złoży pisemną deklarację do władz celnych, stwierdzającą, że dane konfekcje, kapelusze i modele damskie są wyłącznie przeznaczone dla celów reprodukcji w fabryce oraz, że dana firma kanadyjska zastosuje się do wszelkich przepisów, mających na celu stwierdzenie, że dane towary będą dla celów zidentyfikowania oznaczone przez właściwe władze celne i pocztowo - celne odpowiednimi pieczęciami i znakami importowymi.

KUBA. W dzienniku urzędowym kubańskim z dnia 11 IV br. ogłoszono wykaz krajów, które stosownie do bilansu swych obrotów handlowych z Kubą korzystają bądź to z taryfy celnej minimalnej, bądź też pośredniej (taryfa minimalna plus 25%), lub wreszcie generalnej. Do krajów najbardziej uprzywilejowanych pod względem celnym należą m. i. U. S. A., Kanada, Niemcy, Anglia, Francja, Polska, Norwegia, Szwecja i in., z taryfy pośredniej korzystają: Austria, Węgry, Irlandia i Włochy, cła maksymalne stosowane są na wyroby z Czechosłowacji, Grecji, Portugalii, Rumunii, Turcji, Jugosławii, Chin i Japonii. Powyższy podział państw obowiązuje na rok bieżący.

ŁOTWA. Z dniem 1 V br. obowiązują na Łotwie ostatnio wprowadzone zniżki celne. M. in. cło na przędzę bawełnianą ustalono bez różniczkowania na 2 Ls od kg. Nasiona marchwi, kapusty itp. zwolnione zostały od cła. Cło na olej kreozotowy nieczyszczony obniżono z 0,12 Ls na 0,02 od kg. Kwas mleczny podlega obecnie cłu 0,30 Ls zamiast 1,— od kg. kali carbonat — 0,05 Ls (0,30), eter etylowy — 1 Ls (3,—), środki dezynfekcyjne, przeznaczone do zwalczania zarazy pyska i racic — bez cła, sole niklu — 0,30 Ls, środki do impregnowania drzewa — 0,20 (dotychczas cło 2 Ls), związki antymonu, siarki i cynobru antymonowego — 0,20 (1,80), jelita sterylizowane — 10 Ls, inne wyroby z jelit — 1 Ls, pończochy i opaski lecznicze — 1,50 (30,—), szkło faliste i szkło z ozdobami — 2 Ls (4,50), motory o wewnętrznym spalaniu dla celów rolnictwa i rybołówstwa — bez cła za zezwoleniem Min. Rolnictwa. Aparaty i maszyny dla podgrzewania i chłodzenia, przeznaczone dla przemysłu mleczarskiego, maszyny liczące, księgujące kasy registrowe, maszyny biurowe i aparaty — 5 Ls od kg (10,—), miary dla płynów o wadze do 10 kg — 1,50 Ls od kg; inne — 0,20 Ls. Kolekcje muzealne — bez cła, nasiona traw — bez cła za zezwoleniem Min. Skarbu, farby patentowe dla malowania statków — bez cła pod pewnymi warunkami. Począwszy od 5 V br. obowiązują nowe listy towarów, zakazanych do importu na Łotwę. Należą do nich m. in.: środki do ogłuszania ryb, sztuczny szafran, amunicja, chwasty i in., następnie na liście figuruje 318 preparatów farmaceutycznych, jak: allonal, aspiryna, bromural, chlorosan, hexophan, prominal, myo — i neosalwarsan.

NIEMCY. Dnia 16 V br. wchodzą w życie zmiany w taryfie celnej niemieckiej. Zwolnione zostały od cła nasiona oleiste; przy poz. 76 dodano uwagę: drzewo, tarte wzdłuż (z wyjątkiem desek), jeśli jest przeznaczone do miejsca, oznaczonego przez dyrektora lasów państwowych (Reichsforstmeister), twarde — 0,40 M od 100 kg lub 3,20 M od metra kubicznego; miękkie — 0,40 M od 100 kg lub 2,40 od metra kubicznego. Poz. 80 otrzymuje następujące brzmienie: podkłady kolejowe, obrobione siekierą, tarte najwyżej po dwu stronach wzdłuż, nie heblowane, z twardetra kub. (dotychczas 1 M od 100 kg lub 8 M od m. k.), tra kub. (dotychczas 1 M od 100 kg lub 8 M od mk. k.), z miękkiego drzewa — 0,40 M od 100 kg lub 2,40 od m. kub. (dotychczas 1 M od 100 kg lub 6 M od m. k.) Poza tym zmieniono cło na otręby, imbir i inne korzenie.

NORWEGIA. Import niektórych gatunków obuwia wymaga osobnego zezwolenia Min. Handlu. Przepis obowiązuje od 5 V br.

Począwszy od 10 V br. import cementu zależy od pisemnej zgody Min. Handlu.

WĘGRY. Z dniem 6 V br. obowiązują przepisy, regulujące import i tranzyt roślin i części roślinnych. Przesyłki tego rodzaju zaopatrzone być muszą w świadectwo zdrowotności i świadectwo pochodzenia, gdyż bez tych dokumentów władze celne nie dokonają odprawy celnej towarów.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Cylindry szklane do lamp. Firma czeska interesuje się importem wymienionego artykułu.
P/12833/63/TC.

Żelatyna. Firma hamburska poszukuje dostawców żelatyny celem reeksportu na rynki Wschodu. P/12901/59/TC.

Chlorek baru. Firma angielska poszukuje dostawców wym. artykułu. P/12969/47/TC.

Chemikalia. Poważna firma kanadyjska (Montreal) kupująca na własny rachunek interesuje się importem różnego rodzaju chemikalij. P/12838/47/TC.

Firma turecka poszukuje przedstawicielstw fabryk polskich w zakresie różnego rodzaju chemikaliów. P/12348/47/TC.

Firma węgierska interesuje się importem terpentyny i innych produktów chemicznej przeróbki drewna oraz wszelkiego rodzaju chemikalij przemysłowych. P/12161/61/TC.

Klej kostny w taflach. Firma czechosłowacka poszukuje dostawców wymienion. artykułu celem reeksportu na rynki zamorskie. P/12806/59/TC.

Chemikalia i artykuły farmaceutyczne. Firma jugosłowiańska interesuje się importem wymienionych artykułów. P/47/5/TC.

Wyroby perfumeryjne i kosmetyczne. Firma portugalska poszukuje przedstawicielstw poważnych fabryk tutejszych w zakresie wymienion. artykułów. P/12804/47/TC.

Wyroby szklane, fajansowe i porcelanowe. Poważna firma agenturowa marokańska (Casablanca), kupująca na własny rachunek interesuje się importem wymien. artykułów. P/11614/3R/TC.

Wyroby szklane. Firma angielska interesuje się importem spodeczków szklanych do masła. Wzór do obejrzenia w P. I. E. godz. 9—11. P/12390/63/TC.

Płytki fajansowe i tektura smołowcowa. Firma turecka poszukuje dostawców wymien. artykułów. P/11708/40/4M/TC.

Fajanse sanitarne. Firma marokańska poszukuje przedstawicielstw tut. fabryk w zakresie fajansów sanitarnych. R/12261/79/3R/TC.

Różne. Firma agenturowa arabska w Palestynie interesuje się nast. produktami polskiego pochodzenia: wyr. emaliowanymi, sprzętem kuchennym oraz wyr. włók. z wełny i bawełny. E/11701/64/H.

Agent udający się do Chin obejmie przedstawicielstwa polskich firm interesujących się tym rynkiem. E/11701/64/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ZAŚWIADCZANIE UPROSZCZONYCH KSIĄG HANDLOWYCH I KSIĘGOWANIE FAKTUR

Związek Izb Przemysłowo - Handlowych wystąpił w dniu 3 I 1938 r. do Ministerstwa Skarbu o ustosunkowaniu się Ministerstwa do następujących kwestyj:

1. sprawy zaświadczania uproszczonych ksiąg handlowych z takim skutkiem, aby płatnicy mogli je używać aż do wyczerpania ich zawartości tj. przez kilka nawet lat obrotowych;

2. sprawy księgowania faktur.

Ministerstwo Skarbu, pismem z dnia 10 V 1938 r. udzieliło Związkowi Izb odpowiedzi, że:

1. sprawę zaświadczania ksiąg handlowych uproszczonych widzi już uregulowaną okólnikiem Ministerstwa z dnia 17 XII 1937 r., w którym Ministerstwo zwalnia płatników od obowiązku zaświadczania przed każdym rokiem obrotowym ksiąg uproszczonych (raz już należycie zaświadczonych) o ile w księgach tych będą dokonywane zapisy dotyczące następnego roku obrotowego;

2. w sprawie księgowania faktur, Ministerstwo nie zmienia stanowiska, podanego w liście do Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie z dnia 18 XI 1937 r. i podkreśla konieczność księgowania zakupu towarów z chwilą otrzymania faktury, a nie w miarę wypłat za nabyty towar, gdyż to uzasadniałoby uznanie ksiąg handlowych za wadliwe.

Ministerstwo stoi na stanowisku, że wszelkie dalsze zdarzenia po otrzymaniu faktury, jak: uzgodnienie (ustalenie różnic) co do ilości i jakości towaru, wyreklamowanie zachodzących różnic, a nawet niedojście transakcji do skutku — stanowią odrębne zdarzenia, które muszą być odpowiednio księgowane.

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE, ROZPISANE PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę:

Grupa I.

1) Krążki żelazne pod nasrubki wg P. N. G. 602 — kg 2600,
2) Nasrubki żelazne nieobtaczane wg K. T. P. 924 4—62, kg 24000,
3) Nasrubki żelazne obtaczane wg P. N. G. — 924, kg 1500,
4) Śruby żelazne różnych wymiarów wg K. T. P.255 A-4-41, A.4-42, A.4-40a, kg 54000,
5) Zatyczki żelazne czyszczone wg P. N. G. 472, setek 6100.

Dostawa w 3 partiach w terminie: 1) do 1 X 38 r., 2) do 1 XII 38 r., 3) do 1 II 39 r.

Grupa II.

1) Wyłączników żeliwnych samoczynnych olejowych nadmiarowych trójbiegunowych do 500 volt na prąd trójfazowy 220/380 v. sterowanych elektrycznie z odległości za pomocą przycisków i z nabudowanymi przyciskami na korpusie z 2 wyzwalaczami termiczno - elekromagnetycznymi i 1 wyzwalaczem zanikowym z regulacją prądu roboczego od 1—3 amp. z ryglowaniem uniemożliwiającym przyłączenie na istniejące zwarcie szt. 17.
2) Jak w pozycji 1. lecz z zakresu regulacji prądu roboczego od 3 do 6 amp. — szt. 6.
3) Jak wyżej, lecz z zakresu regulacji 6 do 8 amp. — szt. 1.
4) Wyłączników jak wyżej, lecz z zakresem regulacji 8—12 amp. — szt. 7.
5) Wyłącznik z regulacją 12 do 16 amp. szt. 1.
6) Wyłączników z regul. 16—22 amp. szt. 6.
7) Wyłączników z regul. 20—26 amp. szt. 3.
8) Wyłączników z regul. 60—80 amp. szt. 1.
9) Wyłączników z regul. 80—100 amp. szt. 1.

Powyższe wyłączniki nadmiarowe będą przeznaczone dla ochrony silników trójfazowych w Warsztatach Głównych I klasy w Bydgoszczy.

10) Liczniki jednofazowe prądu zmiennego 220 volt. 5 amp. z tablicą znamionową i tabliczką z napisem własność DOKP. Toruń Nr ...... szkic będzie dany zamówieniu, oraz numeracja od 2001 do 2200.
11) Tarcze sygnałowe ręczne przenośne wysokie do ustawienia poza torami sygnał 3 wg rys. S-1039 szt. 40.
12) Jak wyżej sygnał 11a wg rys. S-1040 szt. 15.
13) Jak wyżej sygnał 12 wg rys. S-1026 szt. 10.
14) Różne materiały do telefonów i telegrafów pozycji 30.
15) Różne materiały prądu silnego poz. 49.

Grupa III.

1) Styliska do podbijaków wg rys. A. 3—5 poz. 1, szt. 6000.
2) Styliska do rydli wg rys. A.3/5 poz. 3 szt. 1000.
3) Drągi piętaki wg rys. PN-KT. P-7796 szt. 2.
4) Blachy miedziane mosiężne i druty mosiężne twarde, druty miedziane miękkie o różnych grubościach i średnicach ok. kg 800.
5) Blachy z nowego srebra grubości 0.5 mm ilości pół metra.
6) Blachy z nowego srebra grubości 1 mm ilości pół metra.

Oferty należy składać dla grupy I do dnia 14 czerwca 1938 r., dla grupy II — do dnia 3 czerwca, dla grupy III — do dnia 10 czerwca 1938 r. godziny 11 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przez pocztę do W-łu Zasobów w Toruniu. Oferty przesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uznane za spóźnione. Otwarcie ofert nastąpi dla grup I — II i III w tymże dniu i tejże godzinie. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów. Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. Nr 13/37, poz. 92. Bliższych informacyj udziela, oraz wydaje i wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

ZAKOŃCZENIE FABRYKACJI FILETÓW.

Wobec zakończenia masowych połowów dorszy pod Bornholmem wytwarzanie filetów rybnych zostało wstrzymane.

Ostatnio skutkiem dużych dowozów ryb praca przy fabrykacji trwała na trzy zmiany przy zatrudnieniu kilkudziesięciu kobiet.

Z chwilą rozpoczęcia nowych połowów fabrykacja filetów zostanie podjęta na nowo. Próby okazały się udane i przypuszczać należy, iż w przyszłości wytwarzaniem zainteresują się firmy prywatne.

Korzyści bowiem z przerabiania ryb na filety są znaczne. Już samo oprawianie ryb, które było główną przyczyną niechęci u gospodyń i przeszkodą w szerszej konsumcji ryb odpada, gdyż filet po rozmrożeniu jest od razu gotowym kotletem do smażenia. Następnie, gdy normalnie odpadki przy oprawianiu ryb są niezużytkowane i niszczone, to przy przeróbce na filety: głowy, ości, skóra, wnętrzności, płotwy są zakupywane przez Fabrykę Mączki i z kolei przerabiane na mączkę rybną.

Dalej są poważne zyski przez zaoszczędzenie na kosztach mrożenia, przechowywania w chłodni i na wysyłce koleją.

Normalnie bowiem na 1 kg filetu zużytkować trzeba 3 — 4 kg dorszy nieczyszczonych, czyli jak z tego widać koszty na mrożeniu, składowaniu, transporcie kolejowym itp. obniżają się 3 do 4 razy.

Ostatnio przeprowadzane są próby nad uodpornieniem filetów przed ewentualnym psuciem się, jakie może nastąpić skutkiem długiego przechowywania w komorach chłodniczych, oraz przed zbytnim wysychaniem, co powoduje utratę soków w mięsie rybim i czyni to mięso mniej smacznym.

Próby te jakkolwiek jeszcze nie są ukończone, to jednakże dotychczasowe wyniki ich są zadawalające i przypuszczać należy, że w następnym sezonie zastosowane będą rezultaty tych badań.

KONIECZNOŚĆ ROZBUDOWY FABRYKI LODU W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Istniejąca na terenie Portu Rybackiego Fabryka Lodu dla potrzeb rybołówstwa okazuje się już niewystarczająca.

Rok ostatni wykazał tak znaczne zapotrzebowanie na lód, że obecna produkcja jest za małą. Wydajność fabryki niewystarczająca była na zaspokojenie potrzeb tych kilku lugrów, jakie są obecnie używane do połowów dalekomorskich.

Podczas, gdy jeden statek, wyruszając na połowy zabierał ze sobą od 40 do 50.000 kg lodu, to produkcja obecna wynosi zaledwie 15 tysięcy kg na dobę.

Jedynym ratunkiem było produkowanie lodu na skład, co jednakże nie rozwiązuje całkowicie kwestii, wobec szczupłości pomieszczenia. Skład obecny bowiem wystarczy do zamagazynowania około 220.000 kg lodu. Wobec dalszego rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego kwestia rozbudowy fabryki jak i składu lodu należy do pilnych zagadnień w Porcie Rybackim.

Nieodpowiednim również i za małym okazał się obecny młynek do mielenia lodu. Jak wiadomo bowiem statki, wyjeżdżające na połowy dalekomorskie zabierają lód w postaci mielonej, który jako taki jest najdogodniejszy do konserwacji złowionych ryb.

Normalnie więc w obecnym stanie zmielenie i załadowanie odpowiedniej ilości lodu na statek trwa od 10—12 godzin, podczas gdy w portach zagranicznych statek załadowany bywa w ciągu 2 godzin.

Jasne więc jest, że stan taki odbija się niekorzystnie na statkach rybackich, gdyż załadowywanie lodu odbywa się z poważną stratą czasu.

ZAKOŃCZENIE POŁOWÓW DORSZY POD BORNHOLMEM.

Masowe połowy dorszy pod Bornholmem dobiegły końca. Kutry rybackie w te okolice już nie wyjeżdżają.

Należy zaznaczyć, iż w roku bieżącym wiosenne połowy dorszy dały na ogół nikłe wyniki. Oprócz tego, iż ryby występowały w tym roku w mniejszych ilościach, to główną przyczyną niewykorzystania sezonu było całkowite prawie wstrzymanie się firm handl. od zakupów i magazynowania ryb. Skutkiem tego nastąpiło zahamowanie wyjazdów kutrów na morze. Z pomocą rybakom przyszedł Morski Instytut Rybacki, który zainicjował nieznana u nas do tego czasu gałąź przemysłu: wyrabianie filetów z mięsa dorszy, wysyłał częściowo rybaków na połowy.

KONIEC POŁOWÓW PŁOCI

Znaczne połowy płoci, odbywające się w Zatoce Puckiej, zostały w ubiegłym tygodniu zakończone.

Połowy płoci uprawiane są przy pomocy sieci stawnych przeważnie przez rybaków z Chałup, którzy wyjeżdżają na połowy łódkami.

Ostatnio rybacy otrzymywali od handlarzy po 0,40—0,50 zł za 1 kg płoci.

NOWE PRZEPISY ANGIELSKIE W SPRAWIE POŁOWÓW ŚLEDZI I ICH CEN MINIMALNYCH.

Brytyjski Herrings-Board wydał zarządzenie o zakazie solenia śledzi przed 23 maja z połowów na Wybrzeżach Północnym i Zachodnim, przed 14 czerwca na wodach szetlandzkich, przed 21 czerwca na wodach Orkney i na Wybrzeżu Wschodnim na południe aż do Aberden włącznie.

Ceny minimalne na śledzie ustalono jak następuje: dla połowów między Brims Ness (na zachód od Scrabster) a Girde Ness łącznie z Szetland i Orkney — 15 szyl. w czasie od 1 maja do 11 czerwca: 17 szyl. 6 pensów w czasie od 12 czerwca do 30 czerwca i 20 szyl. w czasie od 1 lipca do 30 września. Dla połowów na Wybrzeżu Zachodnim przez cały sezon obowiązuje jedna cena 20 szyl.

Następnie Herrings-Board ogranicza liczbę pławnic do 8 sztuk dla każdego członka załogi dla statków pochodzących z Orkney, Szetland lub Wybrzeża Wschodniego. Każdy statek, któryby w okresie od 21 VI do 3 IX poławiał w niedzielę i przywiózł połowy do Aberden, straci prawo przywozu połowów na cały pozostały sezon.

POŁOWY NA OERESUNDZIE.

Na ostatnim zebraniu Związku Rybaków z okręgu Malmö skarżyli się rybacy na postępowanie niemieckich rybaków, poławiających sieciami ciągnionymi na wodach Oeresundu i domagali się interwencji szwedzkich władz rybackich. Dyrektor Państwowego Urzędu Rybackiego wyjaśnił, że zakaz połowów na międzynarodowych wodach Oeresundu obowiązuje tylko duńskich i szwedzkich rybaków, a nie innych, zawierając bowiem układ z Danią i Norwegią o połowach na Oeresundzie, zapomniano zaprosić inne państwa do wzięcia udziału w pertraktacjach. Dyrektor sądzi, że błąd ten możnaby naprawić w drodze ponownych pertraktacyj z Niemcami i Polską. Gdyby państwa te odmówiły uznania zakazu połowów na Oeresundzie, to wtedy możnaby zezwolić na połowy sieciami ciągnionymi Duńczykom i Szwedom.

500 MAREK NIEMIECKICH ZA JEDNĄ SZTUKĘ RYBY.

Na ostatniej aukcji w Esbjerg (Dania) wystawiono na przetarg jedną tylko sztukę ryby, był to mianowicie jesiotr wagi 150 kg. Uzyskał on cenę 500 marek niemieckich i zakupiony został przez niemiecką fabrykę konserw.

WYSTAWA WIELORYBNICZA W OSLO.

W dniu 12 maja rb. została otwarta w Oslo wielka wystawa, w ramach której będzie urządzona w czasie od 11 lipca do 14 sierpnia specjalna wystawa wielorybnicza. Wystawa ta posiadać będzie 7 działów, przy czym obok zagadnień geograficznych i zoologicznych, zostanie specjalnie uwypuklone znaczenie produkcji tranu.

ZAGADNIENIE PRODUKCJI I ZBYTU KAWY.

Światowe spożycie kawy wynosi 25 milionów worków kawy a 60 kg rocznie. Ilość ta jest od szeregu lat do tego stopnia ustabilizowana, że większe lub mniejsze odchylenia od tej cyfry nie mogą mieć żadnego wpływu na kształtowanie się koniunktury w poszczególnych okresach. Tymczasem produkcja kawy wynosi przeciętnie 32 miliony worków 60-kilowych, to znaczy, że przewyższa ona zdolność konsumcyjną rynku światowego o 28%. Z tej liczby jednak 32 milionów, na jedną tylko Brazylię przypada średnio 22 miliony worków, a na kraje pozostałe, produkujące gatunki wyższe, t. zw. kawy niebieskie, 10 milionów worków. Do krajów tych należy Wenezuela, Kolumbia, Meksyk, Costarica, Nicaragua i in. Wobec tego, że kawy niebrazylijskie, wyższego gatunku, są konsumowane całkowicie przez kraje, posiadające wysoki standard życiowy, przeto nadprodukcja kawy dotyczy wyłącznie Brazylii, która w celu ratowania bytu swoich plantacyj, musi imać się energicznych środków zaradczych. Metody ratunku jednak, stosowane przez Brazylię, wobec przeważającej mimo wszystko ilościowej produkcji tego kraju, ciążą na całym rynku kawowym, wprowadzając perturbacje stosunków w tej branży.

Jak wyżej zaznaczyliśmy, ciężar nadwyżki produkcji kawy, w ilości ca 30% całorocznej produkcji, musiała wziąć na siebie wyłącznie Brazylia. Początkowo rząd brazylijski skupował wspomniane nadwyżki, magazynując je celem ewentualnego uruchomienia w odpowiednim czasie.

W czasie od 1905 do 1924 roku, to jest w okresie interwencyj sporadycznych, rząd brazylijski wykupił od plantatorów 14,5 mil. worków kawy, przez co mógł skutecznie regulować podaż i cenę rynkową, tym bardziej, że w okresie tym produkcja kawy, aczkolwiek zawsze większa od spożycia, nie zdradzała tendencyj zwyżkowych.

Dopiero niebywały urodzaj kawy w 1927 roku, kiedy sama tylko Brazylia wyprodukowała 28,5 miliona worków kawy, t. j. 114% konsumcji światowej, skierował politykę interwencyjną Brazylii na tory stałej obrony produkcji kawy. W tym celu został utworzony specjalny urząd pod nazwą „Instituto de Cafe de Sao Paulo", którego zadaniem było regulowanie podaży kawy eksportowej, kredytowanie plantatorów, zawieranie porozumień międzynarodowych, oraz zakup nadwyżek produkcji.

Urodzaj z roku 1927 nie był wyjątkiem w cyklu produkcji kawy ostatnich lat. W roku 1930/31 sytuacja kawowa w Brazylii przedstawiała się katastrofalnie. Zapas na 30 czerwca 1930 roku wynosił 25,3 milion. worków, a więc światowe spożycie; urodzaj w sezonie 1930/31 wyniósł 16,5 miliona worków, czyli razem było do dyspozycji 41,8 mil. worków kawy. Z tej ilości wyszło na eksport we wspomnianym czasie 9,6 mil. worków i pozostało w portach jako zapas 1,5 mil. worków. Skutkiem tego na 1 lutego 1931 roku brazylijskie zapasy kawy przekroczyły ilość 30 milionów worków, czyli wynosiły 120% światowej rocznej konsumcji kawy.

Z tą chwilą stało się jasnym dla kierowników kawowej polityki w Brazylii, że magazynowanie kawy celem regulacji popytu i podaży nie rozwiązuje kwestii, i że trzeba chwycić się środków drastycznych, aby nie dopuścić do ruiny plantacyj kawy oraz handlu eksportowego, tym bardziej, że od sytuacji gospodarczej tych dwóch grup społecznych w dużej mierze zależny jest stan skarbu brazylijskiego.

W roku 1931 rząd brazylijski powołał do życia Radę Kawową, przemianowaną w następstwie na Departament Kawowy, którego interwencja na rynku wyraża się poza wyżej opisanymi — na skupie i niszczeniu 30 do 40% zbiorów kawy. Jako ekwiwalent kosztów, została wprowadzona opłata eksportowa w wysokości 15 szylingów od worka.

W przeciągu ostatnich 6 lat, tj. od r. 1931 do 1937, Departament Kawowy przeznaczył do zniszczenia 39,5 miliona worków. Tą drogą nastąpiło pewne odprężenie na rynku światowym, mimo to jednak ceny kawy brazylijskiej dalej spadały, ponieważ polityka interwencyjna sprzyjała powstawaniu plantacyj w pozostałych krajach produkujących, dających towar lepszego gatunku, bardziej poszukiwany.

Licząc się z możliwościami dużego zbioru kawy w sezonie 1937/38, rząd brazylijski postanowił skupić od plantatorów dodatkowe ilości kawy w ogólnej sumie 18 milionów worków (co daje ilość zniszczonej kawy od początku tego systemu 56 milionów worków), licząc, że zapasy kawy na 1 lipca 1938 r. nie powinny przekroczyć 3,8 milionów worków, a więc ilości, dostatecznej do regulowania popytu i podaży, ale nie ciążących na rynku. Jednakowoż pobieżne obliczenia każą oczekiwać w tym czasie remanentu w wysokości około 10 milionów worków.

Licząc się z tym, że polityka niszczenia produkcji celem utrzymania plantacyj nie może być systemem stałej interwencji, Brazylia od początku starała się uregulować rynek kawowy drogą porozumienia i umów z pozostałymi krajami produkującymi. Ponieważ jednak kraje te produkują — jak zaznaczyliśmy wyżej — kawę jakościowo lepszą, znajdującą zbyt bez trudu, przeto ograniczanie zbytu na eksport nie leżało w niczyim interesie, toteż nie osiągnęły one żadnego rezultatu.

W chwili obecnej, sytuacja plantatorów

brazylijskich i eksporterów została przejściowo uratowana o tyle, że katastrofalny spadek cen kawy eksportowej cif porty europejskie od września do grudnia 1937 w stosunku od 24 do 32% został zrównoważony częściowo przez spadek kursu milrejsa, tak, że eksporter traci na transakcji wywozowej 5%. Brazylia dąży jednak usilnie do nawiązania przerwanych pertraktacyj z innymi państwami, co do tej pory udało się jej wobec Columbii, San Salvadoru i Wenezueli. Najpoważniejszy jednak producent, Costa Rica, dostarczająca najwyższych gatunków kawy, do tej pory zdecydowanie się nie wypowiedziała.

Należy jednak mieć na uwadze, że nieproporcjonalnie wielki udział Brazylii w rzędzie producentów kawy utrudnia niepomiernie utworzenie takiego klucza wywozowego, któryby uwolnił Brazylię od uciążliwych nadwyżek. Palenie kawy, jako system obciąża ze swojej strony skarb państwa, a niezależnie od tego, podwyższa koszty eksporterów. Sytuacja obecna jest wynikiem nadmiernego rozrostu plantacyj kawy w Brazylii, przy prawie całkowitym zarzuceniu produkcji trzciny cukrowej i bawełny.

Stan ten, zapoczątkowany przed laty 50, gdy skutkiem emancypacji niewolników sprowadzono między 1887 a 1890 rokiem 800 tysięcy robotników z Europy i Stanów Zjednoczonych, dając im prawo uprawy kawy na własny rachunek między rzędami plantatorów, stan monokultury kawy, jest podstawową przyczyną dezorganizacji rynku światowego, i bez stopniowego ograniczania produkcji kawy przy przejściu na inne działy, trudno mówić o radykalnym uzdrowieniu światowego rynku kawowego. *T. K.*

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (31 V 38).

Poprawa sytuacji w hurtowym (importowym) handlu towarów kolonialnych, która zarysowała się w ostatnim czasie utrzymuje się nadal. Obroty zwiększyły się o 20—30% zależnie od rodzaju towaru. Wzrost obrotów ma jednak pewien związek z okresem przedświątecznym, lecz mimo tego daje się zauważyć stopniowa tendencja ku stabilizacji rynku.

Pewne ożywienie obrotów należy przypisać także mocniejszej tendencji i zwyżce cen na towary kolonialne na rynkach zagranicznych. Za wyjątkiem ziarna kakaowego, ceny na wszystkie inne artykuły zwyżkowały.

Kawa surowa:

Zapasy kawy brazylijskiej u importerów zmniejszają się z dnia na dzień. Kaw niebieskich jest w ogóle mało. Dowozy nie pokrywają zapotrzebowania. Tendencja na kawę brazylijską na rynkach zagranicznych mocna. Ceny w tranzycie zwyżkowały o 3 sh na 50 kg. Ustalenie kwot podaży kawy brazylijskiej na znacznie niższym poziomie niż w latach poprzednich sparaliżowało handel światowy kawą.

Ceny na poszczególne gatunki kawy kształtują się na rynku polskim za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera następująco: Rio 7 zł 3,15—3.20. Santos zł 3.90—4,10, Guatemala zł 4,80—5,30.

Herbata:

Na światowym rynku herbaty — tendencja na ogół bez zmian. Jedynie herbaty cejlońskie lekko zwyżkowały. Na rynku polskim ruch w herbacie średni. Zapasy znacznie zmalały. Dowozy mniejsze od chłonności rynku. Ceny kształtują się następująco za 1 kg loco magazyn importera: Cejlon przy odbiorze większych partyj od zł 13,— wzwyż. Sumatra od zł 12,50—13.00. Travancora od zł 13.00 do 14,20.

Korzenie:

Ruch w korzeniach ożywiony ze względu na okres przedświąteczny. Ceny mają tendencję zwyżkową z uwagi na zmianę polityki kontyngentowej, która poszła w kierunku zmniejszenia kontyngentu normalnego na rzecz kontyngentu kompensacyjnego. Na rynkach zagranicznych — tendencja mocniejsza.

Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego: Pieprz czarny zł 3,10—3,20, pieprz biały zł 3.50—3.60. Cynamon: cassia vera prima zł 6.25—6.30, cynamon lignea zł 3,10. Cynamonu jest w ogóle bardzo mało.

Owoce suszone:

Popyt na owoce suszone bardzo mały. Jedynie sułtanki znajdowały chętnych nabywców z uwagi na nadchodzące święta. Ceny na śliwki spadły o dalsze 5 groszy, przy czym artykuł ten znajduje nabywców jedynie z konieczności.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

W dniu 30 maja na składach w porcie gdyńskim znajdowały się następujące ilości owoców południowych:

pomarańcz skrzyń 21.750, cytryn skrzyń 23.422.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WZROST PRODUKCJI BANANÓW WE WŁOSKIEJ SOMALI.

Eksport bananów z Włoskiej Somali kierowany był w ubiegłych latach do Niemiec, Węgier, Austrii, Jugosławii i Szwajcarii. W bieżącym roku Italia zdobyła nowe rynki zbytu na ten artykuł, mianowicie: bułgarski, czeski, rumuński, duński. Poza tym poczyniono także próby eksportu do Polski. Zdobycie nowych rynków zbytu należy przypisać intensywnej pracy Włoskiego Monopolu Bananowego, który pomimo niesprzyjającej sytuacji na poszczególnych rynkach, trudności celnych

i wwozowych zdołał uplasować po raz pierwszy banany z Somali w Bułgarii, Rumunii i Polsce.

Wzrost produkcji bananów we Włoskiej Somali, zmusi niewątpliwie Włoski Monopol Bananowy do dalszej intensywniejszej pracy w kierunku uplasowywania bananów z odnośnego kraju na rynkach zagranicznych. Według otrzymanych informacyj produkcja bananów w Somali w bieżącym roku wzrośnie z 140.000 do 150.000 q. Eksport w sezonie 1938/39 przewidywany jest na 17.500 q.

JAK ZAPOWIADAJĄ SIĘ ZBIORY FIG W GRECJI W 1938 R.

Z Calamaty donoszą, że stan dotychczasowej pogody, rokuje dobre żniwo fig w Grecji. Zimne powietrze, które panowało w Środkowej Europie nie wyrządziło prawie żadnych szkód drzewom figowym, i o ile obecnie do końca czerwca nastąpi ciepło, figi będą dojrzewać normalnie. Zainteresowane czynniki obliczają, że zbiory fig w tym roku będą pod względem ilości i jakości odpowiadały zbiorom ubiegłego roku. Zależne to jest jednak jeszcze od pogody w okresie samych żniw, które jak wiadomo przypadają na czas od 15 VIII do 20 IX.

Eksport fig podlegać będzie w roku bieżącym obostrzonej kontroli ze strony państwowych organizacyj dla eksportu fig. Figi przeznaczone na eksport muszą być sterelizowane, pakowane i sortowane wg właściwych jakości. Czynniki miarodajne greckie są zdania, że przez zaostrzenie kontroli, eksport znacznie się rozwinie.

TREŚĆ:

OD WYDAWNICTWA

Numer niniejszy poświęcony został w przeważającej swej części odtworzeniu referatów i przemówień, wygłoszonych na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 9 czerwca br. i poświęconych przedstawieniu sytuacji gospodarczej Wielkiego Pomorza i zadaniom, jakie w związku z tym na Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni ciążą.

Ponieważ druk wspomnianych referatów i przemówień zajął w numerze niniejszym dużo miejsca, zostaliśmy zmuszeni niektóre działy regularnie ukazujące się w Biuletynie, pominąć.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia
BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia
MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 czerwca 1938 r. | NR 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Plenarne Zebranie Izby

W dniu 9 czerwca br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora X Plenarne Zebranie Izby w bieżącej kadencji. Zebranie to zaszczycił swą obecnością Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz; byli również obecni pan Komisarz Rządu Miasta Gdyni mgr Franciszek Sokół, Dyrektor Izby Skarbowej w Grudziądzu p. Namysłowski, Naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewski oraz przedstawiciele życia gospodarczego ostatnio przyłączonych do okręgu Izby powiatów z województwa warszawskiego w osobach Prezesa Związku Przemysłowców p. Kochanowicza, wiceprezesa tegoż Związku p. W. Mühsama i Prezydenta m. Włocławka p. Mystkowskiego.

Ze względu na to, że było to pierwsze Plenarne Zebranie Izby po nadaniu województwu Pomorskiemu nowych granic administracyjnych i po rozszerzeniu na cały obszar województwa pomorskiego okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, głównym tematem obrad było przedstawienie nowej struktury gospodarczej okręgu izbowego jak również zadań, jakie w związku z tym Izba ma do wykonania. Ponieważ przemówienia i referaty, odnoszące się do tej części Plenarnego Zebrania miały znaczenie zasadnicze i stanowią jedną całość podajemy je w kolejności, według której zostały wygłoszone.

Po otwarciu Plenarnego Zebrania i powitaniu przybyłych gości Prezes Izby wygłosił przemówienie następujące:

Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora

Bliższe omówienie sytuacji gospodarczej naszego okręgu izbowego za rok 1937 znajdą Panowie w sprawozdaniu, które zostało dziś rozdane Panom Radcom Izby. Stwierdzić pragnąłbym, że sprawozdanie to potwierdza moje słowa, wypowiedziane na ostatnim Plenarnym Zebraniu Izby. A więc w przemyśle i w dziedzinie spraw morskich nastąpiły zmiany, niewątpliwie korzystne. W dziale jednak naszego handlu, rok ubiegły nie zaznaczył się poprawą, a raczej widoczna była dalsza depresja, wywołana, jak to podkreśliłem na ostatnim Zebraniu Plenarnym, drugim z kolei rokiem nieurodzaju w rolnictwie na Pomorzu. Przemysł natomiast wykazał wyraźną poprawę, wyrażającą się zarówno w powiększeniu produkcji, jak też w liczbie zatrudnionych przez przemysł robotników. Wzrosły również obroty naszego młodego portu z 7.742.946 ton w roku 1936 do 9.007.176 ton w roku 1937.

Odsyłając Panów Radców do wspomnianego sprawozdania, w którym zawarte są dane o poszczególnych gałęziach przemysłu i handlu, jak również dokładne dane, dotyczące spraw żeglugowo-portowych, pragnąłbym poddać krótkiej analizie pierwsze kilka miesięcy roku bieżącego.

Na czoło wydarzeń tego roku wysuwa się doniosły fakt przyłączenia do naszego okręgu izbowego czterech powiatów wschodnich Kujaw. Przyłączenie czterech powiatów województwa warszawskiego do naszego okręgu izbowego jest jakby ukoronowaniem tego dzieła, które dojrzewało już od kilku lat. Pierw-

szym etapem do powstania naszego dzisiejszego okręgu izbowego, obejmującego Wielkie Pomorze, było połączenie izb przemysłowo-handlowych w Grudziądzu i Toruniu, dalej utworzenie ekspozytury tych połączonych izb w Gdyni, przeniesienie izby grudziądzkiej do Gdyni, wreszcie przyłączenie do Izby gdyńskiej części dawnej izby bydgoskiej. Wszystkie te przemiany miały głębokie uzasadnienie gospodarcze, a stopniowość ich realizacji przyczyniła się niewątpliwie do wytworzenia swoistości organizmu gospodarczego i ram organizacyjnych instytucyj społecznych i gospodarczych. Z całą pewnością stwierdzić można, że nie ma już dziś mowy o odrębności interesów terenów dawniej objętych okręgiem izby toruńskiej i grudziądzko-starogardzkiej lub nawet przed niespełna pięciu laty dokonanej przemianie w odniesieniu do terenu izby bydgoskiej. I tak jak tamte przemiany należą do przeszłości, tak i ostatnio dokonana — mam nadzieję — odbędzie się bezboleśnie, doprowadzając do konsolidacji gospodarczego organizmu Wielkiego Pomorza.

Mówiąc o konsolidacji gospodarczej Wielkiego Pomorza, nie mam na myśli nic innego jak tylko to, aby w jego granicach osiągnięta była jak największa sprawność działalności gospodarczej poszczególnych warsztatów pracy oraz aby interesy gospodarcze tego terenu były właściwie reprezentowane i bronione. Tak pojęte zadania stoją właśnie przed nami w odniesieniu do Wielkiego Pomorza. Szczegóły tego zagadnienia poruszone będą w referatach, które zostaną wygłoszone, zgodnie z punktem 4 porządku obrad naszego dzisiejszego zebrania, jako referaty Przewodniczących Sekcyj Przemysłowej i Handlowej.

Pragnąłbym jednak zwrócić uwagę jeszcze na drugi czynnik, który w znacznym stopniu ułatwia nasze zadania, gdyż posiada on wielką siłę atrakcyjną i otwiera rozległe horyzonty dla działalności gospodarczej. Czynnikiem tym jest nasz port, dający nam duże możliwości w kształtowaniu naszych zamierzeń gospodarczych, szczególnie w odniesieniu do naszego udziału w międzynarodowej wymianie towarowej.

Okręg naszej Izby, czyli Wielkie Pomorze, stoi na straży tych wielkich zadań, jako mandatariusz całej Polski. Toteż stanowczo przeciwstawiamy się wszelkim sugestiom rozczłonkowywania naszej działalności na poszczególne odcinki terenowe. Stwierdzamy, że we wszystkich dziedzinach prac izbowych, tak w odniesieniu do handlu, jak i przemysłu, jako też do portu samego, zachowywana jest równoległość, zachowywana jest i będzie pełna harmonia. Czynimy to w przeświadczeniu, że tylko w ten sposób będziemy mogli wykonać należycie ciążące na naszym samorządzie gospodarczym zadania wielkiej wagi w skali państwowej.

Analizując pierwsze cztery miesiące roku bieżącego, stwierdzić należy, iż w skali ogólnopolskiej jesteśmy świadkami dalszego wzrostu wskaźników produkcji przemysłowej, za wyjątkiem miesiąca kwietnia, gdzie zaznaczył się nieznaczny spadek produkcji. Każdy z pierwszych trzech miesięcy roku bieżącego notuje wskaźniki wyższe, niż w tych samych miesiącach roku ubiegłego. Tak styczeń daje wskaźnik 81 wobec 73 w roku 1937, luty 86 wobec 77, marzec 87 wobec 77. Widzimy więc, że różnice na korzyść roku bieżącego są dosyć poważne i świadczą o tendencji rozwojowej. To samo można powiedzieć o danych, odnoszących się do stanu zatrudnienia. Dla całej Polski zatrudnienie w przemyśle przetwórczym wzrosło w pierwszym kwartale rb. w porównaniu z rokiem ubiegłym o 12,5%. Sytuacja ta, jak wykazują liczby statystyczne, rozpowszechniła się również i na nasz okręg i to w stopniu jeszcze większym, gdyż zatrudnienie wzrosło tu o 20,6%, przy czym wzrostem objęte zostały wszystkie gałęzie przemysłu przetwórczego. Mówiąc o produkcji pragnąłbym zwrócić uwagę Panów na znamienny szczegół z dziedziny badawczo-statystycznej, który obraz naszej sytuacji koniunkturalnej koryguje w kierunku bardziej dodatnim. Otóż ocena skali produkcji przez Instytut Badania Koniunktur Gospodarczych opierała się w przemyśle przetwórczym na statystyce zatrudnienia zakładów ściśle na danych o liczbie przepracowanych robotniko-godzin. Obecnie Instytut, szukając pogłębienia tej oceny przyjmuje nie liczby przepracowanych robotniko-godzin, lecz ilość wyprodukowanych dóbr. Według rezultatów tymczasowego obliczenia w ten sposób pojętego wskaźnika produkcji, opartego na wysokości produkcji, wskaźnik w Polsce za rok 1937 wynosił 106,3. Stwierdzić zatem należy, iż w pierwszym kwartale rb. obliczony we wspomniany powyżej sposób wskaźnik dochodzi do 110 w porównaniu do 1928 roku jako 100.

Nie rozporządzamy już teraz dość dokładnymi danymi co do sytuacji w handlu. Na ogół jednak stwierdzić wypada, że zmiany na lepsze w handlu wewnętrznym nie nastąpiły, sygnalizowane trudności trwają nadal, a ich przedłużanie się — rzecz oczywista — nie może wpływać uspakajająco w odniesieniu do tej dziedziny działalności gospodarczej. Sytuacja w handlu w znacznym stopniu zależna jest od siły nabywczej głównych mas konsumentów, a więc rolników. Dlatego można będzie dokładnie się zorientować dopiero w trakcie zbiorów, względnie po zbiorach, jak się ułoży sytuacja w tej dziedzinie.

Jeśli chodzi o obroty w handlu zagranicznym, to tutaj w skali ogólno-polskiej zdać sobie możemy sprawę z sytuacji nieco dokładniej. Otóż w skali ogólno-polskiej sytuacja ta uległa w ciągu pierwszych czterech miesięcy przeobrażeniom, których na dłuższą metę nie możnaby uważać za korzystne. Aczkolwiek obroty ogólne wzrosły w tych miesiącach z 792 milionów w roku ubiegłym do 823 milio-

nów w roku bieżącym, to jednak wzrost ten nastąpił jedynie dzięki zwiększeniu się przywozu o 58 milionów, gdyż wywóz spadł o 27 milionów. W rezultacie bilans handlowy z aktywnego w sumie 8 milionów w roku zeszłym w okresie pierwszych czterech miesięcy roku bieżącego ukształtował się pasywnie w sumie 77 milionów. Wzrost przywozu uzależnia się od wzmożenia ogólnego tempa produkcji gospodarczej, opartej na surowcach zagranicznych. Tak długo, jak pasywne saldo handlowe nie ciąży na ogólnym kształtowaniu się naszego bilansu płatniczego, stan obecny nie powinien wzbudzać poważniejszych obaw. Niemniej jednak przedłużanie się tego stanu może wpłynąć ujemnie również i na bilans płatniczy, jeżeli nie będziemy dążyć do osiągnięcia lepszych rezultatów w zakresie naszego wywozu. Podkreślam jednak, że pod tym względem możemy napotkać na trudności, wynikające z zaznaczającego się na rynkach zagranicznych osłabienia koniunktury ogólnej. Niemal we wszystkich państwach, a zwłaszcza w tych, które w latach poprzednich, a szczególnie w roku ubiegłym, wykazywały największe wskaźniki wzmożenia działalności gospodarczej, widzimy zwrot ku gorszemu, co oczywiście nie może nie odbić się na chłonności ich rynków w odniesieniu do towarów zagranicznych, a więc i naszych. Że na rynku światowym zachodzą przemiany na gorsze, świadczy o tym kształtowanie się wskaźników frachtów morskich, tego niezmiernie czułego barometru koniunktury światowej. Frachty morskie wykazują już od września roku ubiegłego stały spadek mniej lub więcej gwałtowny. Równocześnie nastąpił niemal ogólny spadek cen podstawowych surowców w obrotach międzynarodowych. Wyciągnięcie dokładnych wniosków wymagałoby także uwzględnienia skomplikowanych zjawisk natury politycznej, które wywierają przemożny wpływ na kształtowanie się sytuacji gospodarczej. Jedno wydaje się niesporne, a mianowicie, że w chwili obecnej w międzynarodowych obrotach handlowych i w natężeniu produkcji poszczególnych państw, następuje zwrot ku gorszemu.

Sytuacja gospodarcza w naszym kraju natomiast, której poprawa następowała w tempie daleko powolniejszym, niż gdzieindziej, na co w roku zeszłym wskazywałem, jako na zjawisko niekorzystne, nie uległa jednak hamującym wpływom zagranicy, co przypisuję wzmożeniu tempa produkcji w przemyśle przetwórczym oraz wzmożonej działalności inwestycyjnej państwowej i prywatnej, zwłaszcza w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Pozostawiając dzisiejszym Referentom omówienie szczegółowych zadań w zakresie przemysłu i handlu na Wielkim Pomorzu, pragnę zwrócić specjalną uwagę na konieczność wzmożenia naszej aktywności w zakresie wywozu. Teren nasz — jak wiadomo — odgrywa poważną rolę w wywozie produktów rolniczych, w związku z czym powinno się do spraw tego wywozu przywiązywać jak największą wagę. Z drugiej strony baczyć winniśmy, aby i w odniesieniu do przywozu, który jak wskazałem ma tendencję rozwojową, udział naszego kupiectwa stawał się coraz większy.

Wydaje mi się, że przy zastosowaniu się do tych dwóch wskazówek, znajdziemy podstawę do zespolonej akcji całego naszego okręgu, gdyż drogi ku wzmożeniu produkcji w oparciu o eksport i ku wzmożonemu udziałowi w obrotach naszego handlu zagranicznego, schodzą się tutaj w Gdyni i skłaniają nas do najintensywniejszej współpracy z całym aparatem portowym, operującym na terenie portu gdyńskiego, jak również i z tym aparatem, który ulega w chwili obecnej poważnej rozbudowie, a mianowicie z naszą flotą handlową.

Kończąc, pragnę przypomnieć, iż położenie geopolityczne naszego okręgu izbowego wymaga, aby każdy warsztat pracy, znajdujący się w ręku polskim, był otoczony czujną opieką, gdyż moc i siła ziemi pomorskiej wraz z wybrzeżem, decydują o sile i mocy naszego Państwa. Jestem przekonany, iż przy współudziale Pana Wojewody Pomorskiego, p. Ministra Raczkiewicza. Izba nasza zadania swe spełni.

— o O o —

Po tym przemówieniu p. o. dyrektora Izby p. Józef Kawczyński zdał sprawozdanie z działalności Izby, wyszczególniając główne zagadnienia, które stanowiły od ostatniego Plenarnego Zebrania przedmiot prac izbowych.

Następnie Prezes Izby udzielił głosu wiceprezesowi Drowi K. Kasperowiczowi, który wygłosił referat p. t.:

Utworzenie Wielkiego Pomorza i wynikające stąd zadania Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w dziedzinie przemysłowej

W okresie, poprzedzającym dzisiejsze zebranie plenarne, byliśmy świadkami dwóch wydarzeń o skali historycznej, z których pierwsze dotyczy naszego okręgu bezpośrednio, drugie zaś pośrednio będzie oddziaływało na rozwój gospodarczy Wielkiego Pomorza.

Dnia 1 kwietnia 1938 r. weszła w życie ustawa, na mocy której dotychczasowe granice Województwa Pomorskiego rozszerzono o 8 powiatów z województwa poznańskiego i warszawskiego, przy czym rozporządzeniem Rady Ministrów dotychczasowy okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni powiększono o 4 powiaty województwa warszawskiego.

Z kolei dnia 15 kwietnia bież. roku weszła w życie ustawa o ulgach inwestycyjnych, któ-

ra m. in. stanowi fundament pod budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego, pomyślanego jako równoczesna przebudowa struktury gospodarczej Polski.

Oba przytoczone akty ustawodawcze posiadają niezmiernie doniosłe znaczenie dla całokształtu stosunków w polskim gospodarstwie narodowym, albowiem intencją ustawy o ulgach inwestycyjnych jest przede wszystkim podniesienie potencjału gospodarczego, a tym samym obronnego Państwa, zaś ustawa, zmieniająca podział administracyjny ziem zachodnich, ma na celu w pierwszym rzędzie wzmocnienie potencjału gospodarczego ziem zachodnich, stanowiących bezpośrednie zaplecze naszych portów.

Jakkolwiek ciężar gatunkowy Pomorza był zawsze wielki, to jednak dotychczasowe województwo pomorskie, jako jednostka gospodarcza, było za słabe w stosunku do roli, jaką odgrywa w ogólnej strukturze gospodarczej Rzeczypospolitej.

Wychodząc z tego założenia, Rząd R. P. już w 1933 roku zdecydował wzmocnić Pomorze pod względem gospodarczym, albowiem z dniem 1 listopada 1933 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, mocą którego okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni już wówczas został powiększony o 4 powiaty z województwa poznańskiego, a mianowicie o powiaty: bydgoski, inowrocławski, szubiński i wyrzyski.

Dzięki przytoczonemu rozporządzeniu struktura gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni została już wówczas znakomicie poprawiona, albowiem region nadmorski uzyskał m. in. Bydgoszcz, która, jako wielki ośrodek przemysłowo-handlowy i jako ważny węzeł komunikacyjny, stała się stolicą gospodarczą nie tylko ówczesnego okręgu izbowego, lecz także obecnego Wielkiego Pomorza.

Z uwagi jednak na fakt, że od daty powiększenia okręgu naszej Izby dzieli nas z górą 4-letni okres, byłoby w tej chwili rzeczą niecelową omawianie znaczenia dla Pomorza 4 powiatów z województwa poznańskiego zwłaszcza, że w naszym gronie już od kilku lat zasiadają również przedstawiciele okręgu nadnoteckiego.

W tych warunkach dla nas aktualną jest obecnie tylko kwestia, o ile podnosi się potencjał gospodarczy dotychczasowego okręgu Izby na skutek przyłączenia do niego czterech powiatów z województwa warszawskiego.

Odpowiedź na to pytanie może nam dać w tej chwili tylko analiza porównawcza, oparta na statystyce świadectw przemysłowych, wykupionych w roku 1937, a to dlatego, że między terminem powiększenia okręgu naszej Izby a datą dzisiejszego zebrania plenarnego zachodzi tak krótki okres, że okazało się niemożliwością zebranie bardziej aktualnego materiału cyfrowego, dotyczącego w szczególności zatrudnienia, któryby zezwolił na bardziej wszechstronną charakterystykę struktury przemysłowej powiatów wschodnio - kujawskich.

Wręczone Panom zestawienie statystyczne przedstawia jednak dość wierny obraz uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza, a ponadto porównanie naszego dotychczasowego stanu posiadania w dziedzinie przemysłowej z tym wkładem, jaki wnosi okręg wschodnio - kujawski.

Dla orientacji podkreślam, że statystyką objęto tylko te zakłady, które są istotnie przedsiębiorstwami przemysłowymi, natomiast wyeliminowano firmy rzemieślnicze oraz te przedsiębiorstwa, które tylko w rozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym są przedsiębiorstwami przemysłowymi, jak np. dorożki samochodowe itp. Poza tym w przemyśle budowlanym i elektrotechnicznym pominięto przedsiębiorstwa instalacyjne VII i VIII kategorii, gdyż mają one raczej charakter przemysłu pomocniczego.

W tym miejscu wypada mi dla porządku zauważyć, że rozporządzenie o zmianie granic administracyjnych włączyło do obszaru województwa pomorskiego z województwa poznańskiego nie tylko 4 powiaty, lecz także gminy Chełmce, Kruszwica wieś i Kruszwica miasto z powiatu mogileńskiego.

Również wypada podnieść, że rozporządzenie o zmianie granic wyłączyło z naszego okręgu powiat działdowski, wskutek czego straciliśmy jedno przedsiębiorstwo przemysłowe.

Celem zachowania przejrzystości obrazu, w zestawieniach, wręczonych Panom, gminy z powiatu mogileńskiego potraktowano tak, jak gdyby one już od czterech lat należały do okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Dlatego dla ścisłości muszę zaznaczyć, że region kruszwicki wzbogaca nasz okręg gospodarczy o 7 przedsiębiorstw przemysłowych.

Przystępując z tym zastrzeżeniem do odpowiedzi na pytanie, w jakiej mierze włączenie regionu wschodnio-kujawskiego do okręgu pomorskiego wzmacnia nasz dotychczasowy stan posiadania względnie koryguje dotychczasową strukturę gospodarczą Pomorza, wypada stwierdzić, że z punktu widzenia liczby świadectw przemysłowych, a tym samym ilości przedsiębiorstw najwyższy wzrost nastąpił w przemyśle papierniczym, najniższy zaś w przemyśle budowlanym.

Konkretnie hierarchia wzrostu procentowego przedstawia się w ten sposób, że w przemyśle papierniczym przybyło 58% przedsiębiorstw, elektrotechnicznym 46%, w spożywczym 36%, w mineralnym 26%, w włókienniczym 21%, w skórzanym 18%, w metalowym 15%, w chemicznym 15%, w poligraficznym 14%, w drzewnym 12%, w odzieżowym 9% i w budowlanym 1,4%.

O ile natomiast uwzględnimy wszystkie branże, to wypadnie nam stwierdzić, że liczba

przedsiębiorstw przemysłowych naszego dotychczasowego okręgu *wzrosła o 28%*, przy czym najwięcej przedsiębiorstw przybyło w VIII kategorii, bo 35%, a następnie w I i III kategorii po 25%, w VII kategorii 18%, w II i IV kategorii 16%, w V i VI kategorii 14%.

Obecny okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiada najwięcej przedsiębiorstw w przemyśle spożywczym, a najmniej w przemyśle elektrotechnicznym; w przemyśle spożywczym znajduje się 2.112 przedsiębiorstw, w mineralnym 350, w drzewnym 342, w budowlanym 141, w metalowym 133, w poligraficznym 121, w chemicznym 103, w włókienniczym 69, w papierniczym 49, w odzieżowym 47, w skórzanym 39, w elektrotechnicznym 38.

W ten sposób na obszarze Wielkiego Pomorza znajduje się ogółem 3.544 przedsiębiorstw przemysłowych, przy czym — jak wynika ze statystyki — w naszym powiększonym okręgu będzie nadal dominował przemysł spożywczy i w ogóle te gałęzie, które tutaj posiadają naturalne warunki rozwoju, a zatem przemysł mineralny i drzewny. Dlatego w przemyśle spożywczym Wielkie Pomorze będzie zajmowało jedno z czołowych miejsc, zaś pod względem np. produkcji cukru pierwsze miejsce w Polsce. Nawiasowo należy nadmienić, że polski przemysł spożywczy zajmuje po przemyśle włókienniczym i metalowym trzecie miejsce w Polsce; na czwartym znajduje się przemysł drzewny, zaś na piątym przemysł mineralny.

Z kolei wypada rozważyć kwestię, jak się przedstawia skala uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza.

Według powszechnego spisu ludności z roku 1931, ludność Wielkiego Pomorza wynosi ogółem 1.909.905 osób, przy czym egzystencję na przemyśle — licząc zawodowo czynnych i biernych — opiera przeszło 400 tysięcy osób, co stanowi 21% ogółu ludności.

O ile więc za kryterium porównawcze przyjmiemy źródło utrzymania, to powiększenie granic dotychczasowego województwa o 8 powiatów podniosło stopień uprzemysłowienia Pomorza z 19,2% do 21%, czyli o 1,8%.

Dla orientacji należy nadmienić, że stopień uprzemysłowienia województwa śląskiego wynosi 54%, łódzkiego — 31%, kieleckiego — 26%, poznańskiego — 22%, warszawskiego (bez m. st. Warszawy) — 21%, zaś średnia dla całej Polski wynosi 19,2%, a więc akuratnie tyle, ile wynosiła skala dla Pomorza dotychczasowego.

Z przytoczonego zestawienia wynika, że Wielkie Pomorze w hierarchii uprzemysłowienia zajęło miejsce równorzędne z dotychczasowym województwem warszawskim bez m. st. Warszawy a prawdopodobnie zrównoważy się z nowym województwem poznańskim.

Dalszych wniosków w tym kierunku wyciągnąć nie można, gdyż ze zrozumiałych względów dopiero po upływie roku kalendarzowego będziemy mogli dysponować materiałem statystycznym, ilustrującym nowy stan rzeczy, wytworzony zmianą podziału administracyjnego.

W tej chwili musimy zadowolić się materiałem, na podstawie którego stwierdzamy, że region nadnotecki i wschodnio-kujawski w znacznej mierze podniósł skalę uprzemysłowienia naszego okręgu i że około 22% ludności Wielkiego Pomorza znajduje podstawę swego bytu w przemyśle.

Zmiana granic administracyjnych ma niewątpliwie doniosłe znaczenie, jednakże nam przedstawicielom życia gospodarczego wypada stwierdzić, że akt ustawodawczy o zmianie granic wojewódzkich ziem zachodnich jest tylko pierwszym krokiem na drodze do stworzenia z Pomorza regionu o takiej sile gospodarczej, jakiej wymaga jego ciężar gatunkowy w naszej ogólnopaństwowej strukturze ekonomicznej.

Zdajemy sobie w zupełności sprawę, jakie zadania i obowiązki nakłada Wielkie Pomorze na samorząd przemysłowo-handlowy i właśnie w poczuciu tej wielkiej odpowiedzialności musimy z naciskiem podkreślić, iż pierwszym wnioskiem, jaki wypływa ze struktury ekonomicznej naszego obecnego okręgu, jest *teza zasadnicza, że Wielkie Pomorze powinno nie tylko zachować swój dotychczasowy stan posiadania w zakresie przemysłu, lecz, że skala jego uprzemysłowienia powinna być znacznie podwyższona.*

Za koniecznością dalszego uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza przemawiają względy socjalne, agrarne oraz demograficzne zwłaszcza, o ile chodzi o północne jego powiaty. Przy tym nawiasowo należy nadmienić, że na terenie Wielkiego Pomorza Fundusz Pracy zarejestrował w dniu 1 kwietnia br. 54 tysiące bezrobotnych.

Zdajemy sobie sprawę, że Wielkie Pomorze nie może i nie powinno być traktowane jako odrębny organizm gospodarczy. Jeśli jednak wysuwamy postulat dalszego uprzemysłowienia Pomorza, to kierujemy się nie tyle egoizmem regionalnym, ile przede wszystkim interesem naszej polityki gospodarczej ogólnopaństwowej.

Kardynalnym jednak warunkiem dalszego uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza jest rentowność i pełne wykorzystanie zdolności produkcyjnej zakładów istniejących.

Kwestia rentowności jest na Pomorzu szczególnie aktualna, albowiem przemysł pomorski pracuje w znacznie gorszych warunkach konkurencyjnych, niż inne okręgi. Na wyższe koszty produkcji przemysłu pomorskiego składają się m. in. takie okoliczności, jak: 1) zbytnie oddalenie taryfowe zarówno od źródeł podstawowych surowców (węgiel,

żelazo, ropa), jak i krajowych rynków zbytu, 2) wyższe obciążenie podatkowe, które jest wynikiem nie tylko prawa materialnego, lecz także, a może przede wszystkim, stosunkowo wysokiej moralności podatkowej, 3) wyższy poziom płac i większe ciężary socjalne, 4) gorsze warunki kredytowe i 5) konkurencja przemysłu gdańskiego.

Pomimo wyjątkowo ciężkich warunków produkcji, potrzeby Pomorza (z wyjątkiem Gdyni) nie znalazły niestety swego odpowiednika w ustawie o ulgach inwestycyjnych.

O ile chodzi o Centralny Okręg Przemysłowy, to — zdaje się — będę wyrazicielem poglądu nas wszystkich tutaj zebranych, jeśli stwierdzę, że celowość i konieczność budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego jest aksjomatem, nie podlegającym dyskusji.

Jak już zaznaczyłem, Wielkie Pomorze zajmuje w skali uprzemysłowienia czwarte względnie piąte miejsce wśród 16 województw. Dlatego z zadowoleniem stwierdzamy, że Wielkie Pomorze — jako okręg finansowo aktywny — partycypuje pośrednio w kosztach budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego pomimo, że sam pracuje w warunkach niezmiernie ciężkich.

Stoimy jednak na stanowisku, *że idea Centralnego Okręgu Przemysłowego powinna być zrealizowana przy pomocy m. in. naszych sił, a nie kosztem naszych możliwości rozwojowych.*

W tym miejscu muszę zaznaczyć, że propaganda na rzecz C. O. P. wprowadziła wśród sfer gospodarczych pewne zaniepokojenie o los niektórych zakładów przemysłowych, położonych w województwach zachodnich. Dlatego na podstawie uzyskanych informacyj stwierdzamy, że zamierzenia Rządu nie idą bynajmniej w kierunku odprzemysłowienia ziem zachodnich, albowiem koncepcja Centralnego Okręgu Przemysłowego została przez sfery rządzące pomyślana jako *wynik akcji pionierskiej.*

Jest rzeczą oczywistą, że na Pomorzu nie ma miejsca na rozbudowę ciężkiego przemysłu, z uwagi jednak na okoliczność, że tutaj rozstrzygają się nasze najważniejsze zagadnienia narodowe, państwowe i gospodarcze, stawiamy tezę, że Włocławek, Bydgoszcz i nasze porty to *nasz nadmorski trójkąt bezpieczeństwa, który powinien być w znacznie wyższym stopniu uprzemysłowiony i zaludniony.*

O ile więc chodzi o nasze zadania programowe, wynikające z nowego stanu rzeczy, to stwierdzamy, że wytyczna naszej akcji jest zawarta w intencji, jaka przyświecała ustawodawcy przy tworzeniu Wielkiego Pomorza.

Wychodząc z tego założenia, będziemy dążyli:

1) do utrzymania w granicach Wielkiego Pomorza dotychczasowego stanu posiadania w dziedzinie przemysłowej,
2) do przywrócenia przemysłowi warunków rentowności,
3) do pełnego wykorzystania zdolności produkcyjnej warsztatów istniejących oraz
4) do stworzenia warunków dla powstawania nowych gałęzi przemysłu.

Celem zrealizowania tych postulatów będziemy usilnie dążyć w pierwszym rzędzie do zrównania warunków pracy, a tym samym szans konkurencyjnych naszego przemysłu z innymi okręgami i z przemysłem gdańskim. Poza tym będziemy dążyć do uzyskania takich udogodnień, jakie są usprawiedliwione naszym geopolitycznym położeniem.

W tym celu podejmiemy akcję, zmierzającą:

1) do zrównania obciążenia podatkowego, a w szczególności na rzecz komun, na terenie całego Państwa,
2) do zunifikowania ustawodawstwa socjalnego nie tylko pod względem formalnym, lecz także faktycznym,
3) do dostosowania układu taryf kolejowych do potrzeb gospodarczych Pomorza,
4) do zmiany polityki kredytowej w stosunku do Pomorza w tym kierunku, ażeby polskie przedsiębiorstwa pracowały w takich warunkach, jak niemieckie.

Wychodząc z założenia, że zarówno rozwój ekonomiczny Wielkiego Pomorza jak i zespolenie nowoprzyłączonych powiatów z nowym organizmem gospodarczym, są w dużej mierze uzależnione od warunków komunikacyjnych, dołożymy wszelkich starań, ażeby w państwowym programie inwestycyjnym zostały należycie uwzględnione również nasze postulaty komunikacyjne, a w szczególności drogowe.

Wartość eksportu Wielkiego Pomorza wynosi około 70 milionów złotych w stosunku rocznym, z czego wynika, że pod względem wartości okręg pomorski partycypuje w ogólnopolskim wywozie zaledwie w około 7%. Przytoczone cyfry prowadzą do konkluzji, że między naszym udziałem w eksporcie i położeniem geograficznym naszego okręgu zachodzi jeszcze zbyt rażąca dysproporcja. Dlatego zagadnienie intensyfikacji eksportu z okręgu pomorskiego będzie stanowiło przedmiot naszych szczególnych wysiłków.

Ponieważ Pomorze nie ma być tylko mechanicznym pomostem między naszymi portami a zapleczem, zaś Pomorzanie biernymi obserwatorami transportów morskich, będziemy dążyli do tego, ażeby dalsza industrializacja Pomorza zmierzała do organicznego zespolenia Wielkiego Pomorza z pracą naszych portów w tym sensie, ażeby region nadmorski stał się jednym wielkim warsztatem przetwórczym i uszlachetniającym zarówno dla towarów eksportowanych jak i importowanych.

Przystąpimy do szczegółowego zbadania możliwości powstawania nowych gałęzi przemysłu, które na terenie naszego okręgu mają naturalne warunki rozwoju. W tym celu zba-

damy również warunki dalszej elektryfikacji Wielkiego Pomorza.

W tym miejscu pragnę również podkreślić, że szczególną uwagę zwrócimy na zagadnienie dalszego uprzemysłowienia Gdyni.

Zgodnie z uchwałą Związku Izb skierujemy nasze wysiłki na tory akcji organizacyjnej w terenie, przy czym specjalne wysiłki skierujemy na rozwój przemysłu drobnego i średniego, a wszelkie nasze zamierzenia będziemy realizować przy ścisłej współpracy z wolnymi zrzeszeniami gospodarczymi.

Realizacja tych wielkich zadań, a zatem zespolenie Pomorza w nowych granicach, utrzymanie i dalszy rozwój przemysłu szczególnie w północnych powiatach Pomorza oraz przestawienie gospodarki lądowej na morską, będzie stanowiła przedmiot programowej akcji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przy współudziale wszystkich czynników, które bezpośrednio względnie pośrednio wywierają wpływ na rozwój życia gospodarczego w naszym okręgu.

Zdajemy sobie sprawę z ogromu pracy i trudności, na jakie możemy napotkać, jednakże w poczuciu odpowiedzialności, jaka na nas spoczywa, dołożymy wszelkich starań do zrealizowania idei, jaką kierował się ustawodawca, a mianowicie, ażeby z Pomorza stworzyć zwarty i mocny kompleks gospodarczy, kulturalny i społeczny, któryby stanowił nasz bastion nadmorski, jako ostoję naszej suwerenności gospodarczej.

— o ○ o —

Uzupełnieniem tych wywodów był referat p. radcy W. Mühsama p. t.:

Położenie przemysłu w okręgu włocławskim

Historia przemysłu włocławskiego sięga tych czasów, w których po upadku pierwszych początków przemysłu, powstałych za czasów Stanisława Augusta, zaczynają się na nowo tworzyć na wszystkich ziemiach polskich mocne podwaliny przemysłu krajowego.

Pierwsze zakłady przemysłowe, jakie powstały, odpowiadały potrzebom najwięcej odczuwanym. Naturalne bogactwa terenowe, w wysokim stopniu przyczyniły się do ich pomyślnego rozwoju.

Najlepiej nadającymi się terenami dla rozbudowy przemysłu były miasta, położone na najdogodniejszym trakcie handlowym, jakim była od dawna spławna Wisła, oraz okolice bogate w urodzajną ziemię. Powyższe dogodne warunki dla rozwoju przemysłu posiadała Włocławek i to zadecydowało, że można Włocławek zaliczyć do tych niewielu miast w Polsce, które pierwsze stały się siedzibą przemysłu.

Na przełomie 18 i 19 wieku, Włocławek liczył zaledwie 2.000 mieszkańców, po czym zaczyna się zaludniać tak, że w roku:

1850	liczy	6.000	mieszkańców
1900	„	22.971	„
1914	„	37.022	„
1927	„	43.824	„
1931	„	55.966	„
1937	„	65.447	„

Włocławek, jako stolica Kujaw wschodnich, zawdzięcza powstanie pierwszych warsztatów przemysłowych, wybitnie rolniczej okolicy. Pierwsze bowiem zakłady przemysłowe należą do przemysłu przetworów rolniczych, jak fabryki cykorii, młyny, browary oraz do gałęzi przemysłu, ściśle związanych z gospodarką na roli, jak warsztaty mechaniczne, zajmujące się budową i reperacją maszyn rolniczych.

Przemysł włocławski rozwijał się w bardzo trudnych warunkach, gdyż w okresie zaboru rosyjskiego zaborcom nie zależało na jego rozwoju, przeciwnie wydawanymi zarządzeniami, represjami tłumione były poczynania pionierskie przemysłowców. Zawdzięczając jedynie energii i przedsiębiorczości, oraz wyższej kulturze polskiej, przemysł włocławski potrafił pokonać piętrzące się trudności, udoskonalając metody swej produkcji i, górując nad konkurencyjnymi przedsiębiorstwami, zdobywał coraz to nowe rynki zbytu dla swych wyrobów.

Rozwijający się w tym czasie przemysł dostosował swą produkcję do wymagań odbiorców w Rosji, zbywając tam część swej produkcji, dochodzącej w niektórych fabrykach do 80%. Dzięki temu włocławskie fabryki mogły zwiększać z każdym rokiem produkcję i liczbę zatrudnionych robotników.

W tym stadium rozwoju zastała wojna światowa przemysł włocławski. Działania wojenne tylko w małej mierze wyrządziły szkody miejscowym przedsiębiorstwom, natomiast okupanci natychmiast przystąpili do powziętego z góry planu — niszczenia przemysłu. Fabryki zostały przeważnie zdewastowane i unieruchomione, pozostałe znacznie ograniczyły produkcję.

Uwolniona od okupantów i wskrzeszona do nowego życia Ojczyzna, stała się podstawą dalszego dźwignięcia się włocławskiego przemysłu, który w krótkim czasie odbudował się, zmodernizował swe urządzenia i przystosował swą produkcję do nowych rynków zbytu.

W dobie obecnej przemysł reprezentowany przez Towarzystwo Przemysłowców Okręgu Włocławskiego zasadniczo dzieli się na następujące gałęzie:

1) Przemysł papierniczy na czele z największą w Polsce fabryką celulozy i trzema papierniami zatrudnia obecnie 1.500 robotników, przy czym obrót roczny przedsiębiorstw tych wynosi około zł 27.000.000.
2) 4 cukrownie — na czele z cukrownią „Brześć Kujawski", przerabiają rocznie około 2.000.000 kwintali buraków. War-

tość produkcji tych 4 cukrowni wynosi około zł 18.000.000 rocznie.

3) 3 fabryki cykorii, w tym fabryka Ferd. Bohm, założona w 1816 r., zatrudniają 600 robotników, przy czym obrót roczny sięga złotych 6.000.000.

4) 3 fabryki ceramiczne zatrudniają 800 robotników. Obrót roczny tych fabryk wynosi około zł 3.800.000.

5) 4 fabryki maszyn i narzędzi rolniczych na czele z fabryką H. Mühsam Sp. Akc., zatrudniają 25 robotników, wykazując roczny obrót 1.000.000 zł.

Przemysł ten ściśle związany z rolnictwem poniósł wielkie straty w związku z załamaniem się rolnictwa w 1930 roku. Teraz jednak zaczyna się powoli odbudowywać.

6) Przemysł chemiczny na czele z fabryką „Nobiles" — Farby i Lakiery zatrudnia obecnie 200 robotników, wykazując obrót roczny około zł 3.000.000.

Poza wymienionymi zasadniczymi gałęziami przemysłu posiadamy następujące placówki przemysłowe:

Elektrownię Okręgową, 2 fabryki manometrów i termometrów, bekoniarnię w Czerniewicach, krochmalnię, fabrykę lin stalowych, fabrykę gwoździ i kubełków, fabrykę pasów parcianych, garbarnię, fabrykę osi, kilkanaście cegielni, młynów, tartaków, mleczarń itd.

Dalej znajduje się na terenie tych powiatów uzdrowisko Ciechocinek i Wieniec.

Część miejscowych fabryk eksportuje swoje wyroby za granicę. Przemysł na terenie powiatów włocławskiego, nieszawskiego, rypińskiego i lipnowskiego zrzeszony jest w jednej organizacji przemysłowej — „Towarzystwie Przemysłowców Okręgu Włocławskiego". Towarzystwo to zostało założone w 1918 roku i ma za zadanie obronę interesów przemysłu, biorąc jednocześnie czynny udział w pracach organizacyj społecznych, społeczno-gospodarczych, współpracując z samorządem miejskim i gospodarczym.

Z największą przyjemnością stwierdzam, że choć powiaty nasze należą do Wielkiego Pomorza dopiero od dwóch miesięcy, cały szereg placówek przemysłowych sygnalizuje nam, że postulaty przemysłu załatwiane są przez Wydział Przemysłowy Województwa Pomorskiego nie tylko z całym zrozumieniem tych spraw, ale nadzwyczaj szybko i sprawnie.

—o◯o—

Sytuację w zakresie spraw handlowych oświetlił referat wiceprezesa Izby dra W. Smolenia p. t.:

Struktura gospodarcza powiatów województwa warszawskiego przyłączonych do Wielkiego Pomorza ze specjalnym uwzględnieniem sytuacji w handlu

Charakterystyka ogólna.

Z przyłączeniem ziem kujawskich obszar Wielkiego Pomorza powiększa się o 25% i wynosi 26.104.2 km², stawiając je w rzędzie silniejszych terytorialnie województw Państwa. Z ziemiami tymi przybywa ½ miliona ludności, z czego 25% stanowi element miejski.

Wśród tej ludności 15% stanowią mniejszości narodowe: Niemcy i Żydzi (Niemcy 39.000 osób, Żydzi 28.000). Niemcy osiedlili się po wsiach, oddając się rolnictwu, Żydzi w większych ośrodkach miejskich, oddając się wyłącznie handlowi, który stał się domeną ich wpływów. Żydzi, których odsetek stanowi około 8% ogółu ludności, tworzą zwarte liczne skupiska w gminach miejskich i dzięki właśnie temu skupieniu w niektórych miastach stanowią ponad 30% ludności miejskiej.

Handel.

Jeśli chodzi o strukturę handlu, to dominującą rolę odgrywają oczywiście gminy miejskie, jako skupiska handlu ze stałą siedzibą. Do najważniejszych gmin miejskich należą: Włocławek, Aleksandrów, Lipno, Rypin, Ciechocinek, Radziejów, Piotrków Kujawski, Nieszawa i Dobre.

W wymienionych gminach według danych z 1937 roku zamieszkuje 111.000 mieszkańców, z czego 25% stanowią Żydzi.

W roku 1937 w powiatach tych wykupiono ogółem 6.185 świadectw przemysłowych kategorii handlowej, z czego na kategorię II przypada 241 (połowa sam Włocławek), reszta wynosząca 5.800 to przedsiębiorstwa III i IV kategorii. Dwa zaledwie przedsiębiorstwa i to bankowe wykupiły świadectwo I kategorii.

Charakterystyczne, że we wszystkich przyłączonych powiatach z wyjątkiem miasta Włocławka, cały aparat handlowy skupia prawie w każdym powiecie jednakową liczbę ludności, wynoszącą 3,7%. Sam zaś natomiast Włocławek, centrum handlowe Kujaw, wykazuje niesłychanie przerost aparatu handlowego. We Włocławku, liczącym 60.000 mieszkańców, z czego 30% Żydów, co 7 mieszkaniec oddaje się zajęciom handlowym, co 7 mieszkaniec jest kupcem, a co 4 należy do mniejszości narodowych.

Żydzi uprawiający wyłącznie handel osiedlili się w centrum miasta. Około 20% nieruchomości znajduje się w ich rękach. Do nich należą tu większe domy czynszowe i większe przedsiębiorstwa handlowe. Ogółem przedsiębiorstw handlowych we Włocławku w ubiegłym roku było 1.175, z czego największa ilość przypadała na III i IV kategorię.

Ilość polskich placówek wynosiła 207, co stanowi niecałe 20%. Od pewnego czasu daje się zauważyć znaczną poprawę układu sił na

korzyść elementu polskiego. Poprawa ta idzie od najprostszych form organizacji handlu poprzez stragan. Chrześcijańskie kupiectwo w przyłączonych powiatach posiada własną organizację zawodową (Stowarzyszenie Kupców Polskich we Włocławku), gdzie utrzymuje sekretariat, oraz posiada 7 oddziałów w terenie.

We Włocławku w organizacji kupieckiej jest zrzeszonych 220 członków, a w pozostałych oddziałach terenowych 180. Organizacje te są w fazie przejmowania ich przez centralną organizację kupiectwa pomorskiego. Stan organizacyjny zrzeszeń kupieckich na Kujawach wymaga dużych inwestycyj społecznych.

Na targach małych we Włocławku element polski uczestniczy w charakterze sprzedawców w 30%, w targach wielkich 30%. Dużą konkurencją dla handlu osiadłego stanowi handel okrężny, masowo uprawiany przez Żydów.

Na ogół więc trzeba stwierdzić, że handel w przyłączonych powiatach ma głównie charakter handlu drobnego.

Obserwując handel tych ziem na przestrzeni lat 1929—1937 trzeba stwierdzić ciągły zanik dużych przedsiębiorstw handlowych (I i II kategoria) i to zanik dość znaczny. Ilość wykupionych świadectw w tych kategoriach z każdym rokiem maleje.

Dla przykładu przytoczymy powiat rypiński, w którym w 1929 roku ilość przedsiębiorstw handlowych II kategorii wynosiła 95, a w roku 1937 zaledwie 24.

Eksport.

Eksport z tych terenów obejmuje naczynia fajansowe (Włocławek), bekony i przetwory mięsne (powiat Włocławek), marmur sztuczny, nasiona i skóry surowe (Włocławek) oraz sery topione i masło (Rypin). Jeśli chodzi o eksport, to udział elementu polskiego w nim wyraża się cyfrą 65%.

Wnioski ogólne.

Zagadnienie mniejszości narodowych w rozważaniach gospodarczych musi odgrywać olbrzymią rolę, zwłaszcza na Pomorzu, ze względu na jego geopolityczne warunki. Na odcinku handlu z konieczności ciągle porusza się kwestię żydowską i to ze względów wyłącznie gospodarczych. Skoro bowiem ludność żydowska na tych terenach opanowała handel, więc oczywiście zadecydowała o jego formach i strukturze. I z tego właśnie faktu wypływają wszystkie konsekwencje, jakie w stosunku do tego handlu musimy wyciągnąć.

Aparat handlu drobnego na tych terenach jest niewspółmiernie wielki w porównaniu do ich potrzeb. Można zupełnie śmiało mówić o przeroście pośrednictwa w całym szeregu branż.

Program polityki handlowej w odniesieniu do Kujaw.

Toteż naczelnym postulatem w zakresie reorganizacji handlu musi być kwestia unormowania jego struktury. Drobny handel należy dźwignąć do wyższych form i oprzeć go na silniejszych podstawach. Z drugiej strony należy poprzeć rozwój średnich placówek handlowych, z których w przyszłości musi powstać handel hurtowy, znajdujący się do tej pory w powijakach.

Musi nastąpić dźwignięcie handlu kujawskiego do ogólnego poziomu pomorskiego.

W europeizacji tego handlu duża rola musi przypaść władzom przemysłowym (zarządy miejskie i wydziały powiatowe).

Władze te są z mocy ustawy wyposażone w kompetencje porządkowe nad przedsiębiorstwami. One też powinny przeprowadzić w pierwszym rzędzie akcję sanitarno-porządkową. Zlikwidować w handlu zjawiska prymitywne i nadać mu nowoczesne oblicze.

Handel hurtowy ma wszelkie warunki rozwoju. Istnieją według przez nas zebranych informacyj niewyzyskane lokale, istnieją wszystkie warunki do powstania takich właśnie przedsiębiorstw. W chwili obecnej w większych gminach miejskich jest potrzebnych 7 hurtowni głównie spożywczo-kolonialnych. Odczuwa się również brak zasobnych sklepów z galanterią, konfekcją, obuwiem, materiałami elektrotechnicznymi i budowlanymi.

W dziedzinie handlu hurtowego i półhurtowego otwierają się duże możliwości dla ekspansji kupiectwa pomorskiego na te ziemie. Stąd musi iść pionierski ruch. Trzeba wypełnić istniejącą tam lukę w doświadczeniu kupieckim. Brak ludzi fachowo przygotowanych do handlu musi być uzupełniony z rezerwuaru kupiectwa pomorskiego. Realizacja tych postulatów przyczyni się niewątpliwie do stworzenia silnego stanu średniego, szukającego silnego powiązania z Gdynią a przez nią rozleglejszych rynków zbytu dla towarów, w które ziemia kujawska jest zasobna oraz bezpośrednich źródeł zakupu dla niezbędnego importu.

W ślad za tym należy prowadzić konsekwentną politykę gospodarczego wiązania tych ziem z morzem i Pomorzem. W polityce tej należy wykorzystać wszystkie możliwości, jakie stoją do dyspozycji. Zasadniczym jednak postulatem jest połączenie *Kujaw arterią dróg wodnych i lądowych z Pomorzem.*

Zaznaczyć wypada, że Rząd docenia znaczenie tego problemu i już uruchomił kredyty *na budowę portu rzecznego we Włocławku.* Zadaniem Izby będzie przy pomocy tamtejszych sfer gospodarczych poczynić starania, aby projektowany port w jak najkrótszym czasie był uruchomiony. Będzie to miało bowiem duże znaczenie ogólne oraz specjalne dla handlu zbożem.

W akcji programowej Izba na przyłączonych terenach wiele uwagi musi zwrócić na

usprawnienie aparatu kredytowego. W oparciu bowiem o sprawnie działający aparat kredytowy można rozwiązać zagadnienie wzmocnienia tamtejszego kupiectwa oraz zagadnienie powstania handlu hurtowego.

Ostoją dla rozwijającego się kupiectwa rynkowego muszą być *kasy bezprocentowego kredytu.* Rozwój ich na Pomorzu musi przesunąć się i na tamte tereny.

Jednym z zasadniczych środków podniesienia kupiectwa będzie organizacja kursów fachowych dokształcających.

Duże nadzieje należy pokładać w zespoleniu tamtejszego kupiectwa ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Częste wizytacje ze strony tej organizacji jak również i Izby posuną prace naprzód.

Aby zapoczątkować prace o charakterze wiązania zaplecza z Wybrzeżem byłoby wskazane, aby Izba poparła projektowany przez sfery kupieckie *zjazd sfer gospodarczych* z przyłączonych powiatów *do Gdyni.* Zjazd taki będzie miał duże znaczenie, gdyż powiaty te gospodarczo do tej pory grawitują ku Warszawie i należy zainteresowania ich skierować na Wybrzeże.

Jednym z ważnych momentów, który przyczyni się niewątpliwie do uporządkowania handlu, będzie *organizacja branżowa handlu,* którą Izba może wykorzystać w celach informacyjnych o sytuacji na rynku wymiany

Program polityki szczegółowej.

Z omówionych zagadnień logicznie wysuwają się postulaty Izby w zakresie polityki handlowej do tych ziem.

Wymienimy zasadnicze, będące podstawą pierwszej działalności:

I. Ekspozytura w Bydgoszczy winna utrzymywać bezpośredni kontakt z nowym terenem w formie dojazdów i załatwiania ważniejszych spraw na miejscu.

II. Izba uruchomi w pewnych okresach roki urzędowe we Włocławku, poświęcone zagadnieniom zasadniczym.

III. Izba poprze życzliwie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, który w swej działalności na najbliższą przyszłość, przewiduje regularne wizytacje wszystkich lokalnych organizacyj kupieckich celem dokładnego rozpoznania terenu.

IV. Izba poprze starania kupiectwa, zmierzające do zorganizowania zjazdu sfer gospodarczych z przyłączonych powiatów do Gdyni celem skierowania zainteresowań Kujaw na morze i Pomorze.

V. Izba poprze rozwój organizacyj branżowych kupiectwa i wykorzysta je dla usprawnienia służby informacyjnej o sytuacji gospodarczej na rynku wymiany.

VI. Izba przyczyni się do zorganizowania w sezonie jesienno-zimowym kursów dokształcających fachowych dla kupców samodzielnych oraz młodzieży kupieckiej (akcja biblioteczna).

VII. Izba będzie działać w kierunku reorganizacji struktury handlu (poprzez rozwój hurtu i półhurtu) i w kierunku usprawnienia aparatu kredytowego przy silnym poparciu kas bezprocentowego kredytu.

VIII. Izba w dalszym ciągu będzie dążyć, by targi i jarmarki w przyłączonych powiatach odbywały się również w dni sobotnie celem stworzenia możliwości rozwoju dla polskiego kupiectwa.

Wytyczne programowe polityki handlowej Wielkiego Pomorza.

Nakreśliliśmy pokrótce obraz gospodarczy ziem przyłączonych. poddaliśmy analizie ich wartości gospodarcze, wskazując na konsekwencje, jakie to przyłączenie pociąga w odniesieniu do polityki handlowej na tych terenach.

Musimy jednak zdać sobie sprawę, że nakreślony plan działania stanowi zaledwie fragment ogólnej polityki handlowej, jaki w udziale ostatnich przeobrażeń przypada Wielkiemu Pomorzu. Naszkicowany program z dalszej perspektywy musi być traktowany jako podjęcie trudu gospodarczego zespolenia tych ziem z Pomorzem i wytworzenie w nich zdolności ekonomicznej do udziału w realizacji polityki handlowej Wielkiego Pomorza.

Rozwój Gdyni, jako jednego z ważniejszych ośrodków portowych basenu bałtyckiego, nakłada na Pomorze specjalne obowiązki dystrybucyjne. Około 75% obrotów towarowych polskiego handlu zagranicznego odbywa się drogą morską. I otóż w dystrybucji tej masy towarów winien handel pomorski wziąć należyty udział, odpowiedni jego sile gospodarczej i wyrobieniu kupieckiemu.

Należy sobie zdać sprawę z tych wszystkich konsekwencyj, które wynikają z faktu. że wszystkie procesy ekspansji gospodarczej muszą iść utartymi przez pomorskie kupiectwo szlakami.

Fakt ten ma duże znaczenie i na niego zwrócił uwagę Wicepremier Kwiatkowski w styczniu br. na Kongresie Kupiectwa Pomorskiego w Bydgoszczy, mówiąc między innymi:

> „Jest rzeczą niezwykle ważną, iż do skrawka polskiego morza dochodzimy przez teren etnograficznie polski. przez dzielnicę, która w najcięższych nawet warunkach umiała obronić honor polskiego sztandaru narodowego, która zasługuje na piękną kartę w historii Polski dawnej i Polski współczesnej. Zwie się ona — Pomorze. Politycznie jest to legitymacja, której żadne inne prawo nie może być przeciwstawione, ale gospodarczo i ta legitymacja nie może nas samych zadowolić. Jeśli bowiem nasza polityka ma święcić trwałe triumfy na przestrzeni wieków, jeżeli mamy zamiar spoić Polskę organicznie i nierozerwalnie z morzem na zawsze, to musimy iść ku brzegom Bałtyku nie tylko przez Pomorze narodowo-polskie.

ale i przez Pomorze kupiecko-handlowe na miarę hanzeatycką rozbudowane. Pomorze niezależnie od swej wysokiej kultury agrarnej winno zająć naczelne miejsce w rozbudowie znaczenia i metod handlu w Polsce. Możnaby wyrazić pragnienie, by z biegiem lat nazwa „Pomorzanin“ stała się synonimem dzielnego, rzetelnego i inteligentnego kupca polskiego“.

Z powyższych wskazań Pana Ministra wynika, że u podstaw wszelkich poczynań gospodarczych musi być człowiek. Od jego sprawności zależy powodzenie podjętych poczynań, od jego wyrobienia i uczciwości celowość wysiłków.

Ten kapitał ludzi winien odegrać specjalną rolę w dziedzinie handlu morskiego.

Spoczywa na nas wielka praca wychowawcza, aby spośród osiadłego na Pomorzu i Wybrzeżu kupiectwa wykształcić naszych morskich pionierów handlowych na wzór angielskich kupców zamorskich. Należy otoczyć opieką elementy aktywne, kupiectwo przedsiębiorcze, które w oparciu o uczciwą kalkulację przy dużej wiedzy fachowej śmiało szuka zagranicznych rynków zbytu i swymi walorami akcentuje potęgę gospodarczą Polski.

Wielkie Pomorze przez Gdynię ma duże perspektywy na kontakty gospodarcze z całym światem i musi odegrać odpowiednią rolę w racjonalizacji handlu morskiego. Racjonalizacja winna iść w kierunku, by polityka handlowa morska była konsekwentna i oparta na wynikających z ogólnych potrzeb całego gospodarstwa przesłankach. W tej dziedzinie zdobywane z trudem doświadczenie musi być wzmożone i już kapitalizowane w potrzebach handlu morskiego.

W zakresie importu racjonalizacja winna objąć obsługę najniezbędniejszych potrzeb w oparciu o bezpośrednie źródła zakupu.

W zakresie eksportu lepszą jego organizację, by niedomagania w tym kierunku nie zamykały dla naszych towarów zagranicznych rynków zbytu. Należy również podciągnąć tę dziedzinę w zakresie sprawności obsługi obcych rynków przez podniesienie standartu eksportowanych towarów czy usług.

Musimy zdać sobie sprawę, że w dziedzinie handlu morskiego kupiectwo pomorskie stawia dopiero pierwsze kroki. Należy tu zaznaczyć, że w tak ważnej dziedzinie transakcyj wiązanych nie bierze ono jeszcze należytego udziału. Transakcje te odbywają się przy udziale różnych pozapomorskich pośredników.

Wysiłki indywidualne w handlu morskim są często niewystarczające. Słuszną obrało więc drogę kupiectwo pomorskie, tworząc *zbiorowym wysiłkiem* firmy jak „Hakol“, Britholl“, „Banan-Import“. Te właśnie formy handlu muszą stać się szkołą dla rzutkich, znających rynki świata kupców.

Drugim zasadniczym postulatem w dziedzinie handlu morskiego jest stworzenie z Gdyni wielkiego rynku wymiany dla towarów kolonialnych, cyrkulujących po Bałtyku w obcych systemach dystrybucyjnych oraz dla towarów krajowych, dowożonych do Gdyni drogami lądowymi. Dużym ułatwieniem w tym zakresie byłyby projektowane *Międzynarodowe Bałtyckie Targi w Gdyni.* Targi takie w rozumieniu ich wartości stworzył np. Królewiec, nie mając po temu odpowiednich warunków.

Dalszą dziedziną pracy i troski Izby to *handel wewnętrzny na Pomorzu.* Punkt ciężkości zagadnienia leży tu w tym, by proces rozdzielczy należycie zaspakajał potrzeby ludności. Zadania te pomorski aparat handlowy na ogół spełnia, trzeba tylko wzmocnić jego *organizację kredytową i przywrócić mu opłacalność.*

Specjalną uwagę należy poświęcić powiatom kaszubskim i ich roli aprowizacyjnej dla Gdyni i Wybrzeża. Dużym ułatwieniem w tej pracy są utworzone i nowocześnie urządzone Rzeźnia i Hale Targowe w Gdyni, znaczenie których ciągle należy podkreślić. Zakłady te postawione na europejskim poziomie działalnością swoją winny przyczynić się do rozwoju typowo portowego handlu t. zw. shipchandlerki.

W dziedzinie wewnętrznej polityki handlowej na Pomorzu musimy pamiętać jeszcze o jednym zagadnieniu, które nigdy nie może ujść naszej uwadze, to jest o sprawie gdańskiej.

Trzeba sobie zdać sprawę z ciężaru gatunkowego tego zagadnienia. Swoją polityką Pomorze musi przyczynić się do uregulowania tej sprawy. Na dłuższą metę jest nie do utrzymania stan stałej jednostronnej penetracji Gdańska w życiu gospodarczym Pomorza. W tym kierunku musimy nastawić politykę kontyngentową i wszystkie środki, jakimi rozporządzamy.

Realizacja szczegółowego programu, którego ogólne rzuty tu nakreśliliśmy na Pomorzu ma szanse rozwoju. Handel do tych zadań jest przygotowany. Posiada sprawną organizację zawodową. Założony w roku 1919 Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu potrafił skupić w swoich szeregach kilkadziesiąt oddziałów i zrzeszeń. Kupiectwo zdaje sobie sprawę z tych zadań. Wyraźnym tego dowodem był odbyty w Bydgoszczy Kongres przy udziale przedstawicieli Rządu i naszej Izby. Kongres odbiegał od szablonu wąskich poczynań a tchnął pragnieniem sięgnięcia w nurt głębokich zagadnień. Zjazd z naciskiem podkreślił *solidarność wszystkich czynników gospodarczych, rolnictwa, handlu, przemysłu i rzemiosła.* Między tymi czynnikami musi być *ścisła współpraca.* W tym kierunku Kongres Kupiecki wypowiedział się za zwołaniem *Rady Gospodarczej Województwa Pomorskiego.*

Wskazaliśmy tu ogólne perspektywy polityki handlowej i jej wytyczne programowe. W obliczu tych zagadnień trzeba również wspomnieć o potrzebach tych ziem, o potrzebach, które wykraczają poza ramy naszych możliwości. Doceniając w zupełności donio-

słość C. O. P. należy również podnieść konieczność planowych inwestycyj gospodarczych Pomorza. Wymienimy tylko czołowe problemy jak: usprawnienie komunikacji lądowej i wodnej, budowa drugiego toru magistrali itp. Równocześnie z tym musi się łączyć konsekwentna polityka kredytowa. Realizacja i wypełnienie żywą treścią zakreślonego planu zmusza Izbę do wysunięcia zasadniczych ogólnych postulatów:

1. decentralizacji dyspozycji w odniesieniu do handlu zagranicznego,
2. zdecydowanej polityki protekcyjnej w odniesieniu do firm portowych przy stałym zwiększaniu się udziałów Gdyni w ogólnopolskim kluczu kontyngentowym,
3. koncentracji organizacji importu i eksportu w Gdyni. Najbardziej życzliwy i pozytywny stosunek Izby do inicjatywy kupiectwa pomorskiego na odcinku portowym zwłaszcza w zakresie tworzenia domów handlowych dla eksportu i importu,
4. konsekwentnej polityki gospodarczej wobec Gdańska,
5. ustalenie w najkrótszym czasie hierarchii potrzeb zaplecza w formie programu gospodarczego Wielkiego Pomorza w ścisłej współpracy z władzami wojewódzkimi, samorządem rolniczym, rzemieślniczym oraz czołowymi organizacjami gospodarczymi i społecznymi w ramach projektowanej Rady Gospodarczej. Ambicją Izby będzie w Radzie tej odegrać dominującą rolę.

To są te zasadnicze momenty, które przyczynią się do silniejszego powiązania gospodarczego Pomorza z zapleczem i całym krajem.

O takim właśnie wiązaniu zagadnień gospodarczych Pomorza z całą Polską mówił na Kongresie Kupiectwa w Bydgoszczy Minister Przemysłu i Handlu A. Roman. Jego też słowami zamkniemy te uwagi o żywotnych zagadnieniach Pomorza.

„Polskie Kupiectwo Pomorskie, nie ograniczające się wyłącznie do lokalnych interesów może i powinno stać się żywym łącznikiem pomiędzy Wybrzeżem i jego portami handlowymi, pomiędzy naszym oknem na świat a całym pozostałym obszarem Rzeczypospolitej. Rolą polskiego handlu pomorskiego i jego twórczą ambicją powinno być — sądzę — związanie całej Polski z morzem, Gdynią, Gdańskiem i wielką dziedziną handlu zamorskiego".

—o◯o—

Po tych referatach Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz wygłosił przemówienie następujące:

Przemówienie Pana Wojewody Pomorskiego Władysława Raczkiewicza

Panie Prezesie, Panowie Radcowie.

Z wielką radością skorzystałem z zaproszenia Pana Prezesa, żeby chwilę wśród Panów spędzić i żeby podzielić się tymi myślami, które mnie, jako gospodarza dziś znakomicie rozszerzonego Pomorza, absorbują, które są troską dnia codziennego i są troską, gdy się mówi o zamierzeniach na przyszłość.

Szczęśliwy jestem, że z tych referatów mogłem zaczerpnąć dużo otuchy dla siebie, gdyż jaskrawą nicią w tych referatach była myśl i troska o zaktywizowanie życia gospodarczego w normach ogólno - państwowych, a opartych na tradycjach tego terenu, ażeby własnymi siłami sobie radzić.

Radzić sobie można w życiu gospodarczym i każdym innym jeżeli się przede wszystkim potrafi wysunąć kolejność zagadnień do realizowania, najważniejsze wysuwając na czoło, i gdy się potrafi taką wytworzyć atmosferę, aby ją nazwać harmonią. Harmonia zaczyna się coraz więcej w Państwie uwidaczniać. Daleko jesteśmy od okresu, kiedy sfery gospodarcze przeciwstawiały się jakiejś innej grupie gospodarczej w realizacji zadań. Ta zasada jedynie jest mocną i fundamentalną, na której można budować przyszłość i nie będąc optymistą wierzyć w realizację.

Mówimy o Wielkim Pomorzu, niewątpliwie jest wielkim Pomorze pod względem obszaru, niewątpliwie wielkim jest jeżeli chodzi o zadania, które tej prowincji, jako zapleczu morskiemu, przypadają, ale wielkie Pomorze stanie się wtedy, kiedy złączonym wysiłkiem wszystkich obywateli tego kraju potrafimy realizować program żmudną pracą, ale z roku na rok; wtedy byśmy mogli służyć przykładem dla innych.

Rzucone zostało hasło konsolidacji całego narodu, niech sfery gospodarcze będą tym pierwszym oddziałem, który to zacznie realizować na tym terenie tak odpowiedzialnym politycznie.

Proszę Panów, musimy więc ramy dziś rozszerzonego Wielkiego Pomorza oprawić w piękny program gospodarczy i kulturalny, wynikający z ambicyj tej ziemi i ambicyj, które państwo i naród w nią wkłada.

Zamierzam w miesiącu wrześniu lub październiku zwołać pierwszą naradę — konferencję gospodarczą dla przepracowania tylko podstawowych — praktycznych dróg, którymi będziemy opracowywali program pomorski. Przypuszczam, że już na początku roku przyszłego będziemy mogli wspólnym wysiłkiem samorządu gospodarczego, terytorialnego itd. zwołać Radę Gospodarczą Wojewódzką, na której da się unaocznić ten program, który nam głęboko w sercu leży, a który wypływa z naszych ambicyj wszystkich razem. Pragnąłbym tylko bardzo, aby ten program przede wszystkim był realny, aby w tym programie

kolejność zamierzeń do realizacji była wyraźnie ustalona, kolejność potrzeb Pomorza była ustalona, i aby ten program gospodarczy liczył się zawsze z możliwościami całego organizmu państwowego. Pragnąłbym bardzo, aby ten program był jak najwięcej realny. On może być zrobiony na wyrost i powinien, bo przecież jesteśmy tym pokoleniem, którego ambicją jest, aby przyświecała nam maksyma z Ody do Młodości i aby nie było zawodów i pesymizmu.

Proszę, aby Izba Przemysłowo-Handlowa, która ogarnia swymi zainteresowaniami wszechstronnymi różne dziedziny życia gospodarczego, aby była tym czynnikiem, który w realizowaniu tej pracy przyczyni się w sposób jak najwięcej wydatny, gdyż praca Panów zazębia się w różnych dziedzinach z pracą innych organów gospodarczych. Pragnąłbym zwrócić się do Pana Prezesa i Panów Radców z apelem, aby już dziś wytworzyć komórkę na terenie Izby, któraby mogła przystąpić do opracowywania tych postulatów, które w Izbie są zgromadzone. Wśród tych zagadnień, które zostały poruszone w referatach Panów, tylko pośrednio nieco zahaczony został moment, który niewątpliwie musi być przed oczami naszymi nie tylko w dni odświętne ale i w dni powszednie.

Już dziś odczuwamy niedostatek wykwalifikowanych pracowników w różnych dziedzinach. Troską Rządu jest, aby móc złu zapobiec i aby przeprowadzić racjonalne przeszkolenie szerokich warstw pracujących, a w szczególności młodzieży, aby ich przysposobić do tych zadań, które stoją.

Zwracam się z apelem do Izby, aby to zagadnienie postawiła jako sprawę aktualną w swych pracach i aby przemyślała metody i sposoby doszkolenia wykwalifikowanych pracowników dla naszego przemysłu a zwłaszcza dla niektórych branż przemysłu.

Wydaje mi się, że kiedy mówimy o zadaniach, które przed Wielkim Pomorzem stoją — wydaje mi się, że niezależnie od tego terenu gdzie poruszamy ten temat, czy ten problem zaktywizowania życia gospodarczego, to przed oczami nas wszystkich, którzy pracują nad zaktywizowaniem życia gospodarczego na tym terenie, musi stać żywy obraz, który wyraźnie wykazuje, że Pomorze i morze to jedno wielkie zagadnienie. Tak często mówimy o zapleczu morza. Niech naszą ambicją będzie, żeby ten program morza i Pomorza dominował nad wszystkimi naszymi pracami, niech powiązanie ścisłe będzie jak najbardziej intensywne, niech z myślą tą, że to wypływa z tej roli, którą Państwo i naród przeznacza, niech z tych ambicyj wypływa każdy nasz czyn i troska.

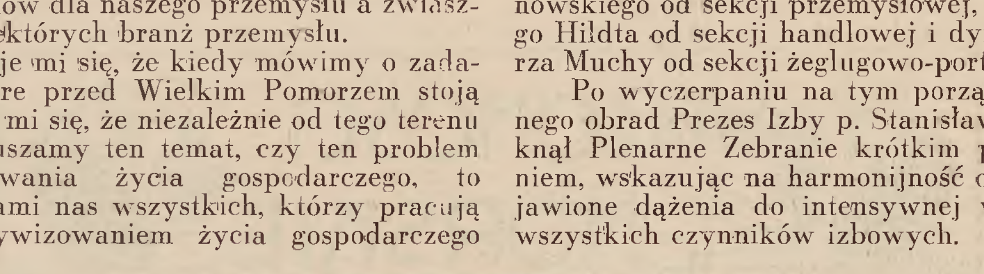
Proszę mi wierzyć, że będę się starał być pomocnym w pracy Panów i w ich wysiłku, aby to scalenie odbyło się w sposób jak najwięcej wszechstronny i aby na tym zyskało gospodarczo Pomorze i abyśmy wykonali ten obowiązek, który na nas, jako na obywatelach, ciąży, aktywizacji życia gospodarczego i kulturalnego. To jest temat, który musimy postawić przed sobą na długie lata. Coraz większe obowiązki na nas ciążą, z uwagi na to, że dziś jesteśmy na tym terenie więcej samowystarczalni, dlatego dążyć powinniśmy do tego, aby nie było dysproporcji pomiędzy słowem „wielkie" a Pomorze rzeczywiste.

Aby wypełnić te ramy, Panowie, pozwólcie, że złożę życzenia, aby poczynania gospodarcze, które leżą w ambicji Pomorza, zostały zrealizowane — viribus unitis.

—o○o—

Po tym przemówieniu nastąpiła przerwa w obradach Plenarnego Zebrania, po której Radca Izby p. J. Hildt, jako przewodniczący Komisji Rewizyjnej zdał sprawozdanie z wykonania budżetu Izby w roku 1937 i postawił wniosek o udzielenie Prezydium Izby absolutorium. Wniosek ten Plenarne Zebranie przyjęło jednomyślnie, po czym dokonało wyboru członków Komisji Rewizyjnej na rok bieżący w osobach Radców: inż. Kazimierza Krzyżanowskiego od sekcji przemysłowej, dyr. Jerzego Hildta od sekcji handlowej i dyr. Kazimierza Muchy od sekcji żeglugowo-portowej.

Po wyczerpaniu na tym porządku dziennego obrad Prezes Izby p. Stanisław Tor zamknął Plenarne Zebranie krótkim przemówieniem, wskazując na harmonijność obrad i wyjawione dążenia do intensywnej współpracy wszystkich czynników izbowych.



OBRADY SEKCYJ IZBY.

W przeddzień Plenarnego Zebrania — 8 czerwca odbyły się posiedzenia wszystkich trzech sekcyj Izby, podczas których sekcje ustaliły swe stanowisko do spraw, umieszczonych na porządku dziennym X Plenarnego Zebrania Izby oraz omówiły każda w swoim zakresie zagadnienia wewnętrzne specjalnie sekcje interesujące.

Po tych posiedzeniach na zaproszenie sek-

cji żeglugowo-portowej wszyscy radcowie Izby i przedstawiciele życia gospodarczego nowoprzyłączonych do okręgu izbowego powiatów, udali się na zwiedzenie portu gdyńskiego i specjalnie ich interesujących przedsiębiorstw portowych — jak Hala i Chłodnia Rybna, urządzenia przeładunkowe f. Polskarob i innych, po czym wzięli udział w śniadaniu, wydanym przez sekcję żeglugowo-portową.

NOWI KORESPONDENCI IZBY.

X Plenarne Zebranie Izby dokonało w dniu 9 czerwca wyboru dwóch korespondentów Izby, jako przedstawicieli życia gospodarczego nowoprzyłączonych do okręgu izbowego powiatów województwa warszawskiego, w osobach p. radcy W. Mühsama — wiceprezesa Związku Przemysłowców we Włocławku i p. I. Ozminkowskiego, Prezesa Stowarzyszenia Kupców Polskich (Oddział kujawski).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA MIESIĄC MAJ *1938* R.

W przeciągu miesiąca maja br. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.074 statków o łącznej pojemności 1.037.879 t. r. n., z czego weszło 540 statków o poj. 514.214 t. r. n., a wyszło 534 statków o poj. 523.665 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	statków
1) Szwecja	156.443	239
2) Polska	142.101	116
3) Dania	116.215	197
4) Włochy	112.599	39
5) Finlandia	91.463	82
6) Anglia	85.404	36
7) Norwegia	70.401	78
8) Niemcy	59.947	106
9) St. Zj. Ameryki	56.402	18
10) Łotwa	47.918	37
11) Estonia	39.394	60
12) Grecja	22.017	10
13) Holandia	19.914	36
14) Rumunia	6.837	3
15) Z. S. R. R.	4.310	4
16) Panama	2.738	4
17) W. M. Gdańsk	2.064	5
18) Litwa	1.226	2
19) Islandia	486	2

Średni tonaż statku przebywającego w porcie wyniósł 952,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie 57, średni postój statku 50,8 godz.

ODPRAWY ODSYŁEK ZAMORSKICH.

1) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za czas od 20 czerwca do 6 lipca 1938 r.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespond.
20 VI	Normandie	Le Havre	20 VI —22,15
23 VI	Batory	Gdynia	23 VI —17,00
23 VI	Bremen	Cherbourg	23 VI —22.15
27 VI	Queen Mary	Cherbourg	27 VI —22,15
29 VI	Piłsudski	Gdynia	3 VII—17,00
4 VII	Normandie	Le Havre	4 VII—22,15
6 VII	Hamburg	Cherbourg	6 VII— 22,15

2) do Ameryki Południowej (Argentyny. Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju) od 18 czerwca do 6 lipca 1938 r.

18 VI	Highl. Chiftain	Lisbonne	18 VI —22.15
22 VI	Cap. Arcona	Hamburg	22 VI —22.15
28 VI	Pułaski	Gdynia	28 VI —12,45
3 VII	Conte Grande	Genova	2 VII—22,15
6 VII	Asturias	Cherbourg	6 VII—22,15

„OKSYWIE" ZAWIJAĆ BĘDZIE RÓWNIEŻ DO GANDAWY.

Nowy motorowiec „Oksywie" Żeglugi Polskiej S. A., kursujący pomiędzy Gdynią-Gdańskiem a Hamburgiem w odstępach 14-dniowych rozszerza zasięg swej regularnej żeglugi i zawijać będzie również do jednego względnie dwóch głównych portów belgijskich: Antwerpii i Gandawy. Zawinięcia tego statku do Antwerpii będą dodatkowymi do regularnych zawinięć statków „Śląsk" i „Puck" tegoż towarzystwa, natomiast do Gandawy statki polskich linij regularnych dotąd nie zawijały.

Istnieje możliwość rozwinięcia linii do Gandawy na stałe. Jest to port wywozu dla nas, podczas gdy Antwerpia jest w stosunku do portów polskich głównie portem przywozowym.

DUŻE PORTY KONTYNENTALNE W PIERWSZYM KWARTALE BR.

Rozwój obrotów portowych czterech dużych portów kontynentalnych: Rotterdamu, Antwerpii, Hamburga i Bremy wykazuje dla każdego z nich charakterystyczne różnice w porównaniu z takimże okresem roku poprzedniego. Wzrosły przede wszystkim obroty to-

warowe dwu portów niemieckich o ok. 15%, mianowicie Hamburga z 5.770 tys. ton do 6.130 tys. ton — 6,2% i szczególnie Bremy z 1.801 tysięcy ton do 2.276 tysięcy ton, a więc o 26,4 procent. Daleko mniejszy jest wzrost obrotów Rotterdamu z 9.103 tysięcy ton do 9.277 tys. ton — tylko 1,9%; spadek zaś obrotów cechuje Antwerpię z 5.831 tys. ton do 5.590 tys. ton — 4,1%. Jak wynika z przytoczonych cyfr porty niemieckie pierwszy raz od wielkiego kryzysu notują stosunkowo większy wzrost obrotów, niż dwa porty współzawodniczące, których łączny obrót nie przekracza zeszłorocznego w tym okresie. Hamburg obecnie odzyskał swe drugie miejsce utracone poprzedniego roku na rzecz Antwerpii. Należy zanotować, że obroty wszystkich portów wzrosły w przywozie w porównaniu z rokiem ub., natomiast w wywozie nastąpił znaczny spadek w Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu, Brema natomiast wykazuje wzrost wskutek zwiększenia wywozu węgla.

RUCH ŻEGLUGOWY W KANALE KILOŃSKIM.

W roku gospodarczym kończącym się 31 marca br. ruch żeglugowy w Kanale Kilońskim wzrósł w porównaniu do roku poprzedniego o 19% pod względem ilości statków i o 21,6% jeżeli chodzi o ich tonaż ogólny.

Na ogólny ruch w Kanale przypada 55.302 statki pojemności przeszło 24 mil. TRN., w tym przepłynęło całą długość Kanału 45.707 statków pojemności 22,9 mil. TRN.

SYTUACJA NA RYNKACH FRACHTOWYCH.

Spadek stawek frachtowych, cechujący otwarte rynki już od 9 miesięcy nie może być jeszcze w całości ocenionym. W pełni uwidoczni się on dopiero w bilansach towarzystw żeglugowych w pierwszych miesiącach następnego roku. Stawki bieżące i ich porównanie ze stawkami z roku 1937 najlepiej uwidoczniają ciężką sytuację towarzystw trampowych.

W kierunku Anglii	Stawki frachtowe bieżąca		Stawki frachtowe najlepsza w 1937 r
La Plata (zboże)	25 s. 0 d.	nominalna (minimalna stawka)	38 s. 0 d.
Zatoka Meksykańska (zboże)	3 s. 0 d.	per quarter do Anglii	6 s. 0 d.
Montreal (zboże)	2 s. 9 d.	per quarter (minimalna stawka majowa)	5 s. 0 d.
Półn. Pacyfik (drzewo itd.)	23 s. 0 d.		47 s. 6 d.
Bombay (orzechy ziemne)	25 s. 6 d.		48 s. 9 d.
Burma (ryż)	26 s. 6 d.	Antwerpia/Hamburg (nominalna)	43 s. 9 d.
Saigon (ryż)	27 s. 0 d.	do 27 s. 6 d.	52 s. 6 d.
Dalny (soja)	26 s. 0 d.		49 s. 6 d.
Australia (pszenica)	34 s. 6 d.	minimalna stawka	51 s. 0 d.

Należy dodać, że przytoczony spadek stawek frachtowych wskazuje jedną tylko stronę tego rachunku, należy bowiem uwzględnić i to, że w międzyczasie wszystkie koszty poszły w górę; asekuracja, płace, koszty naprawy, opłaty itd. wzrosły o ok. 20%.

OPINIA O KONIECZNOŚCI TRAMPOWEGO POOLU WYRÓWNAWCZEGO.

Na ostatnim posiedzeniu Rady Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu w obecności przedstawicieli 25 krajów Europy, Ameryki i Azji wygłosił odczyt p. M. Hill, wicedyrektor brytyjskiej Chamber of Shipping o międzynarodowej współpracy floty handlowej. Odczyt ten pozwolił Radzie skonstatować, że współpraca ta jest jedynym sposobem przeciwstawienia się trudnościom, jakie powstały w żegludze z powodu około 15%-owej nadwyżki podaży nad popytem. Jedynie tylko wspólny wysiłek i skoordynowana akcja może uratować przemysł morski przed katastrofalną sytuacją, w jakiej się znajduje obecnie. Właśnie konieczność racjonalizacji tonażu jest powodem, dla którego bada się obecnie bardzo poważnie projekt zorganizowania trampowego poolu wyrównawczego.

„BALTIC EXCHANGE" W LONDYNIE OTWIERA SEKCJĘ LOTNICZYCH FRACHTÓW.

Znamieniem czasu jest postanowienie znanej londyńskiej instytucji, biura i pośrednictwa frachtów morskich „The Baltic Exchange" — uruchomić sekcję frachtów lotniczych. — Wprawdzie „Baltic Exchange" zajmuje się obok frachtów morskich również notowaniami cen zboża i jego produktów, z czego zresztą wyrosła ta instytucja, jednak otwarcie sekcji frachtów powietrznych nie jest jakimś ubocznym zainteresowaniem tego ruchliwego biura, lecz konsekwentnie ma uzupełniać jego główny dział frachtów morskich.

Kierownictwo „The Baltic Exchange" wyszło ze słusznych założeń, że chociaż dziś jeszcze liczba powietrznych frachtowych linij jest mała, to jednak stan ten będzie szybko się zmieniał. Frachtowe linie powietrzne powołane są nie do konkurencji, lecz do współpracy z liniami żeglugi morskiej. „The Baltic Exchange", które uruchamia sekcję lotniczą, spełni celowo ważne zadanie, którego nie podjęłyby się ani żegluga morska, ani linie powietrzne, ani instytucje organizowane przez przedsiębiorstwa transportowe.

Dotąd najowocniej w Europie rozwija się ruch frachtowy powietrzny pomiędzy Belgią i Holandią z jednej strony, a południowo-zachodnią Skandynawią, z miastami Oslo, Göteborg, Kopenhaga, Malmö. W tym kierunku, pomiędzy dolnym Renem a portami Kategatu i Sundu nie ma dogodnego połączenia morskiego, kolejowe połączenia, wobec licznych granic politycznych i istnienia poprzecznych przeszkód wodnych są również powolne. W tym

wypadku połączenie lotnicze jest niezbędnym uzupełnieniem transportu morskiego i lądowego. Za rozwojem tych połączeń pójdą inne.

Opinia żeglugowej prasy fachowej bardzo dodatnio ocenia organizacyjny wysiłek „The Baltic Exchange“ w tym względzie i stawia jej pionierską akcję za wzór dla morskich linij regularnych, które zbyt się jeszcze boczą na przewoźników powietrznych i nie informują swych interesentów o możliwościach kombinowanego transportu morsko-powietrznego, nie szukając również współpracy z domniemanym nowym konkurentem, a w rzeczywistości sprzymierzeńcem w postępowej akcji różniczkowania, przyśpieszania i urozmaicania przewozów międzynarodowych.

ZMNIEJSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI POŁĄCZEŃ MORSKICH Z ANTWERPII NA DALEKI WSCHÓD.

Reorganizacja obsługi szlaku na Daleki Wschód statkami niemieckiego „Lloydu“ spowodowała wyłączenie Antwerpii, jako portu pośredniego, do którego poprzednio zawijały 3 szybkobieżne 18.000 tonowe statki „Scharnhorst“, „Potsdam“ i „Gneisenau“. Obecnie również z trzech statków japońskich. kursujących między Europą a Dalekim Wschodem, tylko jeden będzie zawijać do Antwerpii. Omijanie portu antwerpijskiego przez tych 5 dużych statków odbije się ujemnie na obrotach towarowych Antwerpii.

ZAGADNIENIE NABYWANIA STARYCH STATKÓW WE WŁOSZECH.

Kwestia kupowania starych statków t. zw. „z drugiej ręki“ jest przedmiotem specjalnego zainteresowania armatorów włoskich. Chcieliby oni wykorzystać spadek cen tych statków na rynku międzynarodowym i zwrócili się do rządu z następującymi wnioskami:

1) Rząd wydałby zezwolenie na zakup statków „z drugiej ręki“, gdyż nadają się one do przewozu niektórych towarów, np. węgla. Rząd przyjąłby na siebie gwarancję zapłaty pewnej części ceny kupna, armatorzy zaś przy zakupie statków zapłaciliby pierwszą ratę, następne zaś raty spłaciliby w miarę zarobków frachtowych z eksploatacji zakupionego statku.

2) Armatorom budującym nowy tonaż, rząd udzieliłby dewiz do wysokości 35 tys. Ł., na niezwłoczny zakup starego statku. Kwota 35 tys. Ł. odpowiada wartości surowców sprowadzonych z zagranicy dla budowy na stoczniach włoskich towarowca pojemności 10 tys. ton. Biorąc pod uwagę, że budowa takiego statku trwa około 20 miesięcy, możnaby w tym czasie eksploatować zakupiony statek stary i w ten sposób odrobić wydaną za granicę cenę kupna statku.

Sprawa ta nie jest jeszcze przez rząd włoski zdecydowana, świadczy jednak o dążeniu armatorów włoskich do jak najkorzystniejszej i najśpieszniejszej rozbudowy włoskiej floty handlowej.

HOLENDERSKIE MAŁE MOTOROWCE, ICH BUDOWA I EKSPLOATACJA.

W ciągu ostatnich paru lat uderzająco szybki jest rozwój małego motorowca holenderskiego, o nośności 200 — 350 ton, który coraz większą gra rolę w żegludze przybrzeżnej — „wielkiej“ — wzdłuż brzegów mórz Północnego i Bałtyckiego. Właściwie chodzi tu o pełnowartościową żeglugę morską: statki te oczywiście wcale nie trzymają się brzegów, lecz tylko obsługują porty leżące wzdłuż niektórych wybrzeży, bardzo dzielnie jednak walcząc z ciężką falą na pełnym morzu; opinia o nich pod tym względem jest wysoka.

Są to właściwie statki motorowo-żaglowe, lecz przewaga motoru nad żaglem jest większa, aniżeli na statkach tego typu innych narodowości: silny motor i pełne kształty kadłuba czynią używanie żagli niepraktycznym i służą one w postaci żagli burzowych tylko przy trudnych warunkach atmosferycznych.

Płytkie wejścia mniejszych portów holenderskich i tradycja holenderskich pękatych żaglowców przybrzeżnych stosujących boczne „miecze“ przy płaskim dnie statku przyczyniły się najwięcej do wytworzenia przed innymi marynarkami handlowymi typu małego, szybkiego i dobrze ładownego motorowca, już naśladowanego przez inne narody żeglujące.

Na 1 kwietnia br. było w budowie na rachunek holenderskich szyprów 265 statków tej klasy, w tym 76 statków (28%) budowano w Holandii, 54 (20%) w Niemczech, 40 (15%) w Anglii. Równocześnie stocznie holenderskie, już wyspecjalizowane w tym kierunku budowały sporo takich statków dla zagranicy.

Statki tego rodzaju są zazwyczaj prowadzone przez swych właścicieli, przy czym bardzo często rodzina szypra mieszka na statku w pomieszczeniach schludnych i bardzo wygodnych. Gdyby nie wysokie zalety nawigacyjne, duża szybkość i zwrotność i względna krótkość kadłuba, typ ten uważać można za barkę rzeczną, która wyszła na morze i po nim żegluje. Motorowce te przewożą prócz wszelkiego rodzaju masowych ładunków, jak złom, ruda, węgiel, również kosztowniejsze jednolite ładunki, jak banany, śledzie w beczkach. zboże, makuchy, cukier, mąkę pastewną itd.

Porty macierzyste tych statków koncentrują się przeważnie w północnej Holandii, w prowincji Groningen. Ciekawym jest fakt, notowany przez rotterdamskiego korespondenta The Scandinavian Shipping Gazette, że sporo tych stateczków, ze względu na osobiste prowadzenie statku przez szypra-właściciela i minimalną ilość wypadków, wcale nie bywa asekurowane, co zwiększa jeszcze ich zdolność konkurencyjną.

EUROPEJSKI EKSPORT DRZEWA TARTEGO.

Komitet wykonawczy „Etec'u" (Konwencji europejskiej eksporterów tarcicy) na odbytym w dn. 23 i 24 maja rb. zjeździe w Pradze skonstatował, że konsumcja drzewa w głównych krajach przywozowych jak Anglia, Holandia i Niemcy jest zadawalająca, że jednak możliwe jest zmniejszenie przywozu, wynoszące około 300 tys. stand. w stosunku do poprzednio ustalonych kontyngentów na rok bieżący.

OBROTY HANDLOWE AUSTRII Z KRAJAMI BAŁTYCKIMI.

Według zestawienia podanego w zeszycie kwietniowym „Die Ostwirtschaft" wymiana handlowa Austrii z niektórymi krajami bałtyckimi w 1936 r. i 1937 r. przedstawiała się następująco: (w 1000 szylingów).

	Wywóz		Przywóz	
	1937	*1936*	*1937*	*1936*
Razem	1.216.385	931.853	1.543.695	1.249.202

Z tego do:				
Z. S. R. R.	7.058	3.636	4.874	5.693
Polski	53.189	41.287	67.075	73.405
Finlandii	7.063	3.783	1.000	0.893
Estonii	0.686	0.545	0.611	0.283
Łotwy	1.013	0.704	0.279	0.538
Litwy	1.481	1.932	1.188	1.836
Razem	70.490	51.887	75.027	82.648

NIEMCY NIE WYCOFUJĄ SIĘ Z MIĘDZYNARODOWEGO HANDLU NA MORZU.

Z okazji rocznego zjazdu Baltic i International Maritime Conference w Sztokholmie, prezes związku armatorów niemieckich radca stanu Essberger oświadczył, iż wykonywanie czteroletniego planu przez Niemcy pod żadnym względem nie znaczy, że one zamierzają się wycofać z handlu międzynarodowego, lecz przeciwnie, przywiązują wielką wagę do rozwoju międzynarodowego współdziałania handlowego.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

WYNAJEM WAGONÓW PRYWATNYCH ZA GRANICĘ.

Od dnia 15 V 1938 r. Ministerstwo Komunikacji wprowadziło ulgową stawkę w wysokości 20 groszy od wagonu i kilometra za przewóz próżnych wagonów prywatnych przy wysyłaniu ich za granicę celem wynajmu lub też przy zwrocie z zagranicy po rozwiązaniu umowy najmu.

Opłatę tę stosuje się odrazu przy nadaniu pod warunkiem, że nadawca zamieści w liście przewozowym oświadczenie: „Wagon wysyłany jest za granicę celem wynajmu", lub też: „Wagon zwrócony z zagranicy po rozwiązaniu umowy najmu".

Nadawca lub odbiorca obowiązany jest poza tym na żądanie kolei przedstawić należycie uwierzytelniony odpis umowy najmu wagonu.

Nowowprowadzona stawka stanowi odchylenie od § 81 Części IB Taryfy Towarowej.

SPRAWY PODATKOWE

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK PRZEMYSŁOWY OD OBROTU.

Niektóre urzędy skarbowe — wbrew wyraźnemu zarządzeniu Ministerstwa Skarbu, przewidzianemu w pkt. 11) okólnika z dnia 7 IV 1938 r. (Okólnik L. D. V. 9983/4/38 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 10/1938) — nie uzasadniły należycie doręczonych płatnikom postanowień o wyłączeniu ich spośród przedsiębiorstw, podlegających w roku 1938 zryczałtowanemu podatkowi przemysłowemu od obrotu. W celu więc umożliwienia płatnikom obrony w związku z przysługującym im (na podstawie przepisów ust. (3) § 8 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 29 III 1938 r. — Dz. U. R. P. Nr 23/1938) prawem wnoszenia zażaleń do komisyj odwoławczych w sprawie wyłączenia przedsiębiorstwa od opłacania podatku w formie ryczałtu. Ministerstwo Skarbu zarządziło — okólnikiem z dnia 7 VI 1938 r. (Okólnik L. D. V. 15293/4/38) — co następuje:

1) Przed upływem terminu do wniesienia zażalenia urzędy skarbowe obowiązane są na pisemne prośby płatników — w terminie 7 dni od dnia wniesienia prośby — udzielać pisemnego uzasadnienia doręczonych płatnikom postanowień o wyłączeniu. W uzasadnieniu tym należy szczegółowo podać, jakie pisemne materiały informacyjne zostały przyjęte za podstawę do ustalenia wzrostu obrotów przedsiębiorstwa oraz jaką w tym celu zastosowano metodę obliczeniową. Podania płatników o pisemne uzasadnienie wydanych postanowień o wyłączeniu nie podlegają opłacie stemplowej (art. 142, pkt 1 ustawy o opłatach stemplowych).

Wniesienie prośby o udzielenie uzasadnienia postanowienia o wyłączeniu zawiesza bieg terminu do wniesienia zażalenia do dnia, w którym uzasadnienie to zostanie doręczone.

2) W razie wniesienia przez płatników w terminie zażaleń na postanowienia o wyłą-

czeniu, świadczących o tym, iż płatnicy z braku należytego, a w szczególności z powodu zbyt ogólnikowego uzasadnienia postanowień o wyłączeniu nie byli w możności przedstawić na swą obronę konkretnych zarzutów, urzędy skarbowe powinny z urzędu — przed przesłaniem zażaleń komisji odwoławczej — udzielić płatnikom szczegółowych pisemnych uzasadnień wymienionych postanowień, nadmieniając równocześnie, iż prawo uzupełnienia wniesionego zażalenia przysługuje płatnikom w terminie dni 14 od dnia, w którym uzasadnienie zostanie doręczone.

Ponadto, w związku z postanowieniami § 4 i § 8 ust. 3) wymienionego powyżej rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 III 1938 r., Ministerstwo Skarbu zarządza, iż w przypadkach, w których postanowienie urzędu skarbowego o wyłączeniu z ryczałtu zostało doręczone po dniu 15 maja 1938 r., płatnikom przysługuje prawo wniesienia zażalenia do komisji odwoławczej w terminie dni 30 od doręczenia postanowienia.

Jednocześnie Ministerstwo Skarbu poleca, aby zażalenia i odwołania w sprawie zryczałtowanego podatku były rozstrzygane w terminie możliwie jak najkrótszym.

Zarządzenie niniejsze nie zostanie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KONKURS NA PODRĘCZNIK DLA SZKÓŁ ZAWODOWYCH W ZAKRESIE WŁÓKIENNICTWA.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi ogłasza konkurs na napisanie podręcznika dla szkół zawodowych typu licealnego na temat „Materiałoznawstwo włókiennicze".

W związku z tym Izba Przemysłowo-Handlowa ustanowiła nagrody za 3 uznane za najlepsze i nadające się do użytku w szkołach zawodowych prace na wyżej wymieniony temat.

Jury konkursowe stanowić będzie Komisja Szkolnictwa Zawodowego Izby, która zastrzega sobie prawo zasięgania w każdym wypadku opinii wybitnych fachowców.

Nagrody zostały ustalone w następujących kwotach:

I — 2.500 zł, II — 1.000 zł, III — 500 zł.

Zgłoszony podręcznik szkolny oceniać się będzie pod względem treści i formy, biorąc pod uwagę następujące warunki:

a) czy jest dostosowany do poziomu umysłowego młodzieży, do obowiązującego programu i czy we właściwy sposób realizuje jego zasady,
b) czy stoi na poziomie wiedzy współczesnej.
c) czy odpowiada wymaganiom dydaktycznym, a w szczególności czy zawiera odpowiednie wyjaśnienia, wywody, reguły, rysunki, ćwiczenia utrwalające podane wiadomości oraz czy posiada zagadnienia zmuszające uczącego się do stosowania nabytych wiadomości samodzielnie.

Jury konkursowe w wypadku szczególnym, gdy ani jedna ze zgłoszonych prac nie będzie odpowiadać warunkom konkursu oraz nie będzie uznana za zasługującą na wyróżnienie, może nie przyznać żadnej z wyżej wymienionych nagród.

Autor zgłaszający udział w konkursie powinien wnieść podanie do Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi. Do podania należy dołączyć:

a) przy zgłaszaniu książki w maszynopisie — 4 egzemplarze maszynopisu tej książki,
b) przy zgłaszaniu książki w rękopisie — przynajmniej 2 egzemplarze w rękopisie.

Jury może zażądać od autora dostarczenia załączników lub też rysunków i próbek potrzebnych do przeprowadzenia oceny.

Nazwisko autora ma pozostać nieujawnione członkom Jury i recenzentom i w tym celu autor winien pracę swoją zaopatrzyć godłem. Jury może zażądać poprawienia przedłożonego podręcznika i ponownego przedstawienia go do oceny. W takim wypadku jury powinno podać równocześnie wykaz wymaganych zmian. Obrady jury nad zakwalifikowaniem zgłoszonych prac konkursowych będą się odbywać na podstawie regulaminu Komisji Szkolnicwa Zawodowego Izby przy zachowaniu ich ścisłej tajności.

Zgłoszenia udziału w konkursie oraz prace konkursowe przyjmuje w nieprzekraczalnym terminie do dnia 1 V 1939 r. Biuro Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi (Al. Kościuszki 4), gdzie jednocześnie udziela się wszelkich informacyj w omawianej sprawie.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 VI 38).

W handlu hurtowym towarów kolonialnych ruch znacznie osłabł. Jest to objaw normalny. Zawsze w sezonie letnim, w którym owoce świeże i warzywa są głównym artykułem konsumpcyjnym, konsumpcja towarów trwałych — kolonialnych znacznie spada. Objaw ten nie jest wyjątkiem na rynku polskim, lecz ma miejsce także na wszystkich innych rynkach świata. W tym okresie wszystkie kontrakty kupna i sprzedaży towarów kolonialnych trwałych są wykonywane bez trudności. Wpływa to także na ceny głównych artykułów, które w odnośnym okresie mają rokrocznie tendencję zniżkową.

Dowozy towarów kolonialnych do poszczególnych portów europejskich są w niektórych artykułach większe niż w poprzednich miesiącach. Np. w kawie wynoszą one około 25% więcej, w herbacie około 15%, w korzeniach do 8%. Zmniejszone są natomiast dowozy owoców suszonych.

K a w a s u r o w a. Zbyt kawy słabszy. W poprzednim okresie sprawozdawczym ceny miały tendencję mocną, a obecnie daje się raczej zauważyć pewna zniżka cen. Odnosi się to prawie do wszystkich gatunków kaw. co zresztą jest zrozumiałe z uwagi na okres zwiększonej konsumpcji innych napojów.

Ceny na rynku polskim utrzymują się o ile chodzi o górną granicę cen na poziomie notowań z poprzedniego okresu. Dolna granica cen została obniżona o 5—10 gr na kg zależnie od gatunku kawy.

H e r b a t a. Na rynkach zagranicznych tendencja słabsza niż w poprzednim okresie. Ceny np. na rynku londyńskim zniżkowały o 1/2 — 3/4 d. na lbs.

Na rynku polskim tendencja na ogół bez zmian, o ile chodzi o ceny herbaty. Natomiast zbyt poszczególnych gatunków herbaty zmniejszył się w stosunku do poprzedniego okresu o około 20—25% zależnie od pochodzenia towaru.

K o r z e n i e. Tendencja na pieprz w dalszym ciągu mocna. Ma to jednak pewien związek z pozwoleniami przywozu, których jest mniej od zapotrzebowania. Ceny utrzymują się na poprzednim poziomie. Na inne korzenie (cynamon, ziele angielskie itd.) ceny spadły o 5—15 gr na kg. Zbyt słaby.

Na rynkach zagranicznych tendencja bez zmian. Ceny utrzymane. Przebieg spokojny.

O w o c e s u s z o n e. Ruch w owocach suszonych nadal słaby. Jedynie sułtanki znajdują jeszcze nabywców. Towaru tego jest jednak bardzo mało w porcie gdyńskim. Za wyjątkiem śliwek nie ma nawet cen na poszczególne gatunki owoców. Śliwki suszone towar skrzynkowy sprzedawane są po cenie zł 1.40 do 1.45 za kg zależnie od wielkości śliwek.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 29 maja nadszedł do Gdyni ss „Scania" z transportem 3.781 skrzyń cytryn z Palermo, 15.000 kg migdałów z Catanii, 2.925 kg rodzynek z Genui oraz 8.500 kg migdałów dla importerów gdańskich.

Dnia 31 maja zawinął do portu ss „Poznań" i ss „Śląsk". Ss „Poznań" wyładował 2.028 kg herbaty. 3.500 kg kawy, 594 kg goździków, 1.006 kg gałki i kwiatu muszkatułowego, 610 kg pimentu, 1.762 kg pieprzu, 2.352 kg cynamonu, 570 kg kakao. 82 kg wanilii oraz 25.224 kg pomidorów holenderskich. Na ss „Śląsk" nadeszło: 4.689 kg kawy, 3.056 kg masła kakaowego, 13.000 kg orzechów ziemnych i 41 kg wanilii.

ss „Vikingland" przywiózł dnia 1 czerwca z Aleksandrii 4.000 kg rodzynek, z Pireusu 1.200 kg rodzynek, z Izmiru 2.510 skrzynek sułtanek wagi 35.330 kg.

ss „Zeester" i „Wiborg" nadeszły do Gdyni dnia 3 czerwca, pierwszy z transportem 58.000 kg, drugi 42.500 kg bananów.

Dnia 7 czerwca ss „Puck" przywiózł 3.000 kg orzechów ziemnych.

ss „Chorzów" wyładował dnia 8 czerwca 6. 289 kg herbaty, 4.966 kg kawy, 8.164 kg ziarna kakaowego. 5.304 kg masła kakaowego, 146 kg cynamonu, 405 kg pieprzu i goździków, 614 kg gałki i kwiatu muszkatułowego i 15.314 kg pomidorów holenderskich.

Dnia 9 VI nadszedł do Gdyni ss „Lech" z transportem 28.468 kg herbaty i 5.302 kg kawy. Towar nadszedł z przeładunku w Londynie.

Nowy transport bananów nadszedł do Gdyni dnia 12 czerwca z Londynu na ss „Wiborg". Transport liczył 126.000 kg.

Dnia 16 czerwca spodziewany był w Gdyni ss „Ester" z transportem 1.384 skrzyń cytryn włoskich.

Również dn. 16 czerwca miał nadejść do Gdyni ss „Gottland" z ładunkiem: 27.000 kg orzechów ziemnych z Cavali (Grecja), 4.000 kg liści bobkowych. 27.200 kg orzechów ziemnych z Istambułu i 36.825 kg rodzynek z Calamaty.

DOWOZY CYTRYN.

Z uwagi na niewykupienie przez szereg firm polskich dokumentów na cytryny, zakupione po wysokich cenach i narażenie wskutek tego eksporterów włoskich na kolosalne straty ze względu na zepsucie się towaru w porcie gdyńskim, wysyłki cytryn włoskich do Polski zostały znacznie ograniczone. Na znajdują-

cych się w drodze statkach, wysłano do Polski zaledwie 2—3.5 tys. skrz. cytryn, podczas gdy poprzednio ilość ta wynosiła przeważnie ponad 10 tys. skrzyń. Zapotrzebowania firm polskich akceptowane są obecnie przez eksporterów włoskich jedynie po uprzednim stawieniu akredytywy. Przyczyni się to niewątpliwie do uporządkowania stosunków handlowych w imporcie tego artykułu. Utrudni to jednak znacznie import niektórym firmom. gdyż uzyskanie akredytywy związane jest z pewnymi formalnościami, które nie każdy przezwycięży.

ZAPASY OWOCÓW W MAGAZYNACH PORTU GDYŃSKIEGO (na dz. 10 VI 38).

Na dzień 10 VI br. w magazynach portu gdyńskiego znajdowały się następujące ilości owoców południowych: pomarańcz 9.554 skrz., cytryn — 13.957 skrzyń, grapfruite 140 skrz.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 29 maja do 13 czerwca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 7 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 6 czerwca aukcję, na której wystawiły:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 750 klatek w cenie 1,60—1,65 zł za 1 kg,
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 30—45 zł za skrz. zależnie od gatunku i asortymentu towaru.

Na aukcji w dniu 8 czerwca wystawiono:

600 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 600 klatek w cenie 18—18,75 zł kl.,
650 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 650 klatek w cenie 1,70—1,73 zł kl..
440 skrzyń cytryn włoskich — wycofano.

Dnia 10 czerwca odbył się przetarg na następujące artykuły:

1.267 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.267 kl. w cenie 1,81—1.85 zl za 1 kg,
258 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 116 Limoni po 40 zł. 132 Verdelli 55 zł za 490-tki,
405 skrzyń cytryn włoskich Limoni — sprzedano w całości po 70 zł para.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 30 maja aukcję, na której wystawiły: 550 klatek pomarańcz włoskich. Towar w całości sprzedano po 1,60—1.63 zł za 1 kg.

Dnia 1 czerwca oddano do przetargu 900 klatek pomidorów holenderskich. Wszystkie sprzedano po 14,50—15,75 zł za 1 klatkę.

Na aukcję w dniu 8 czerwca oddano:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 750 klatek po 1,66—1,70 zl za 1 kg,
800 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 800 klatek po 17,75—18,75 zł za 1 kl.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZBIORY I EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH WŁOSKICH W SEZONIE *1937/38.*

Mimo stałego wzrostu produkcji owoców cytrusowych we Włoszech zbiory tegoroczne dały gorsze rezultaty niż w sezonie 1936/37. Ponieważ jednak sezon 1936/37 dał rekordowe zbiory jedynie dzięki wyjątkowo sprzyjającym warunkom atmosferycznym — nie może on stanowić podstawy do oceny zbiorów tegorocznych, które zdaniem zainteresowanych czynników włoskich dały zadawalające rezultaty. nawet po uwzględnieniu niekorzystnych warunków pogody w czasie zbiorów.

Ze względu na to, że Hiszpania jeden z najpoważniejszych konkurentów włoskich w eksporcie owoców cytrusowych — odpadła prawie zupełnie w sezonie 1937/38 — eksport włoski nie napotykał na żadne trudności i dał bardzo korzystne wyniki nie tyle w tonażu, jak w wartości. Przeciętne bowiem ceny uzyskiwane z transakcyj eksportowych przewyższają znacznie ceny sezonu 1936/37. Dla przykładu podajemy kilka przeciętnych tego sezonu i ubiegłorocznego. Za pomarańcze blut uzyskiwano przeciętnie w tym sezonie 128.75 lirów. podczas gdy w sezonie 1936/37 tylko 81.75. Przeciętna cena za pomarańcze blond zwyżkuje z 85 na 96 lirów.

Procentowy udział w imporcie pomarańcz włoskich do poszczególnych państw europejskich przedstawia się następująco: Niemcy — 27%, Austria — 10%, Szwecja — 15%, Szwajcaria — 12%, Węgry — 8%, Czechosłowacja — 6% i Polska 5%.

Od roku 1929 obszary plantacyj cytrynowych spadły z 25.244 ha na 22.049 ha. Jednak eksport cytryn nie zmniejszył się lecz przeciwnie z roku na rok wzrasta. W omawianym sezonie wyniósł on drogą lądową 5.192 wagony, a w sezonie 1936/37 - 3.988 wagonów. Jeśli chodzi o ceny to zwyżkowały niektóre gatunki cytryn jak „primofiore“ katańskie z 70,54 na 84.61 lirów za 1 q. zaś „primofiore“ messyńskie spadły ze 110 lirów na 72,50. Cytryny katańskie zwykłe spadły ze 121,32 na 96,87, messyńskie zwykłe z 96.50 na 77 lirów.

Cały eksport owoców cytrusowych w sezonie 1937/38 wypadł korzystnie. Najbliższy sezon ma przynieść dalszy rozwój eksportu.

KATASTROFALNE MROZY W POŁUDNIOWYM TYROLU PRZYCZYNĄ ZNISZCZENIA ZBIORÓW GRUSZEK I JABŁEK

W południowym włoskim Tyrolu mrozy zniszczyły prawie w 100% zbiory gruszek i w 75% zbiory jabłek.

Wskutek pięknej pogody w marcu drzewa owocowe silnie rozkwitły i obecne mroźne noce o temperaturze 8° C poniżej zera spowodowały prawie zupełne zmarznięcie kwiecia

CZĘŚCIOWE USZKODZENIE PRZEZ MROZY OWOCÓW WE FRANCJI.

W związku z mrozami jakie nawiedziły prawie całą południową Europę zniszczone zostały zbiory w tych okolicach Francji. Jedynie prowincja Roussillon nie została dotknięta klęską mrozów, a ponieważ dostarcza ona Francji brzoskwinie, czereśnie i gruszki, można się spodziewać dobrych zbiorów tych owoców. W pierwszych dniach czerwca spodziewane są na tamtejszym rynku czereśnie. Pomidory już zakwitły i zbiory przewidywane są w dobrym stanie.

ZBIORY OWOCÓW CYTRUSOWYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Tegoroczne zbiory pomarańcz amerykańskich obliczane są na 67.067.000 skrzyń t. j. o ca 3,5 mil. skrzyń mniejsze od zbiorów roku ubiegłego. Zbiory grapefruits obliczane są na ca 26 mil. skrzyń, cytryn na 8,5 mil.

Zbiory w sezonie 1937/38 dały następujące wyniki:

pomarańcze	70.620 tys. skrzyń
grapefruits	28.944 tys. skrzyń
cytryny	8.892 tys. skrzyń

Zbiory gruszek spodziewane są według dotychczasowych obliczeń lepsze o ca 6% od zbiorów w roku ubiegłym, słabsze mają być zbiory winogron.

ZNIESIENIE ZAKAZU PRZYWOZU NA SUSZONE OWOCE W DANII.

Duńskie czynniki rządowe ogłosiły nową listę towarów wolnych do przywozu z dniem 3 bm. bez konieczności ubiegania się o przydział dewiz na nie. Na liście tej znajdują się także owoce suszone. Mogą one być w przyszłości importowane do Danii z każdego kraju w dowolnych ilościach i przez każdą firmę.

Dania importowała w 1937 r. owoców suszonych za ok. 4 mil. koron. Importerzy duńscy przewidują, że na skutek zniesienia zakazu przywozu, import znacznie wzrośnie. Przyczyni się to niewątpliwie do ożywienia stosunków handlowych z Polską na obior niektórych owoców naszego pochodzenia oraz jagód leśnych.

ZAPOWIEDŹ DOBRYCH ZBIORÓW SUŁTANEK W TURCJI.

Z Izmiru donoszą, że zbiory sułtanek smyrneńskich zapowiadają się w tym roku bardzo dobrze. O ile tylko dopisze w dalszym ciągu pogoda zbiory mogą być większe niż w poprzednich latach. Zainteresowane czynniki szacują tegoroczne zbiory na około 80.000 ton.

Eksport sułtanek smyrneńskich przedstawiał się od czasu rozpoczęcia sezonu do 20 maja w porównaniu z takimże okresem w poprzednich latach następująco:

Wg notowań giełdy w Smyrnie sprzedano i wywieziono do dnia 20 maja w tonach:

sprzedaż		
w 1936	1937	1938
72.700	61.500	38.010
wywóz do krajów kontynent.		
1936	1937	1938
54.100	45.750	25.140

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** — Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 czerwca 1938 r. | NR 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Możliwości eksportu mebli

(referat wygłoszony na zjeździe okręgowym Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu z okazji otwarcia Pierwszych Targów Meblowych w Nowem n.W.)

OD REDAKCJI.

W okresie od 26 VI — 10 VII br. odbywają się w Nowem n. Wisłą pierwsze na Pomorzu „Targi Meblarskie". Nowe jak wiadomo jest poważnym ośrodkiem przemysłu i rzemiosła meblarskiego, mającym długoletnią tradycję poza sobą. Przemysł i rzemiosło meblarskie w Nowem zasługuje przeto na uwagę zarówno na ich gospodarcze znaczenie, jak i możliwości eksportowe, dotąd słabo wykorzystane. Sprawie przemysłu meblarskiego w Nowem poświęcimy specjalny artykuł. Obecnie uważamy za wskazane umieścić tekst referatu p. J. Kwaśniewskiego wygłoszonego na Zjeździe Okręgowym Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu, który przedstawił zagadnienie eksportu mebli na rynki zagraniczne, podchodząc do tego zagadnienia z punktu widzenia fachowego i wskazań praktycznych.

Przemysł meblowy w Polsce należy do przemysłu o wielkich możliwościach chociażby już dlatego, że posiadamy w Polsce wszystkie potrzebne surowce do produkcji mebli, biorąc oczywiście pod uwagę drzewo i forniery krajowe, oraz dzielnych rękodzielników i architektów, dotychczas nienależycie wyeksploatowanych. Niema mebli, czy to z drzew krajowych, czy też zagranicznych, którychby nasz rękodzielnik samodzielny, czy też zatrudniony w fabrykach nie mógł wykonać i niema piękniejszych form i proporcji w modelach niż zaprojektowane przez naszych architektów meblowych. Brak mu tylko dobrej organizacji, zwalczającej również niesolidną konkurencję oraz organizującej rynki zbytu w kraju i za granicą.

Na polu organizacji zbytu z powodzeniem pracowaćby mogła tak silna organizacja, jak Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Związek ten objąćby mógł organizację zbytu wyrobów stolarskich przede wszystkim na Pomorzu, a potem w całej Polsce, mając oczywiście na uwadze tylko polskich rękodzielników i polskie fabryki mebli względnie wyrobów stolarskich. W innych przecież krajach są zrzeszeni kupcy, zajmujący się z wielkim powodzeniem jedynie i wyłącznie sprzedażą wyrobów stolarskich.

Modele i rysunki są jedynie ich podręcznikami do zawierania umów i składania ofert. Kupiec taki należy obowiązkowo do korporacji kupieckiej, albowiem poważni hurtownicy nie kupują nic u kupców niezrzeszonych.

Potrzebny kapitał do eksportu mebli względnie wyrobów stolarskich również nie odgrywa zasadniczej roli. Większy warsztat rękodzielniczy i produkujące fabryki mebli niejednokrotnie mają na składzie gotowe meble w wartości nieproporcjonalnie wysokiej w stosunku do ich rocznego obrotu, zatem kapitał obrotowy jest inwestowany w składach gotowych mebli bezprocentowo. Niejednokrotnie meble te czekać muszą kilka i kilkanaście miesięcy na kupca. Częściowe zmniejszenie składów oraz uzyskanie krótkoterminowych specjalnych kredytów eksportowych dałoby już pewien zaczątek kapitału do produkcji eksportowej. Jednak właściwym i niezaprzeczonym

kapitałem eksportera jest doświadczenie kupca, jego rzutkość i energia.

Poza tym eksport wyrobów stolarskich zmniejszy bezrobocie, poprawi byt zatrudnionych pracowników przy produkcji eksportowej wyrobów stolarskich, zwiększony eksport zwiększa obroty producenta, powiększa zapas dewiz bez koniecznych rekompensat i przyczynia się bodaj w części do poprawy bilansu handlowego. Eksport wyrobów stolarskich jest nakazem chwili i dodatnim objawem państwowo-twórczym.

Chodziłoby teraz o to, czy meble można eksportować i dokąd, czy jest za granicą zapotrzebowanie na meble względnie inne wyroby stolarskie. Twierdzę, że tak. Meble i inne wyroby stolarskie można eksportować w wielkich ilościach do Wielkiej Brytanii, Południowej Afryki, Egiptu, Sudanu i Palestyny. — Niewątpliwie otworzy się również rynek w Hiszpanii. Wprawdzie Hiszpania przede wszystkim zakupy czynić będzie we Włoszech lub Niemczech. Z tymi krajami, importującymi surowce z zagranicy, polski przemysł wyrobów stolarskich w oparciu o własne tańsze surowce i mniejsze koszty produkcyjne, powinien z powodzeniem konkurować na rynkach świat., mimo braku takich, jak w Niemczech świetnie mechanicznie urządzonych warsztatów i fabryk wyrobów stolarskich. Twierdzenie co do zbytu wyrobów stolarskich na rynkach zagranicznych opieram na własnych doświadczeniach. Dla przykładu kilka faktów.

Podczas mojej bytności w Anglii dowiedziałem się w Generalnym Konsulacie RP. w Londynie, że jedna firma angielska zamówiła sypialnie w poznańskiej firmie. Firmie poznańskiej wysłano całą gotową sypialnię do Poznania na wzór, opłacając koszty transportowe do Gdyni. Londyńska firma chciała zamówić 15 sypialń tygodniowo, czyli 60 miesięcznie przez próbny okres 3 miesięcy, czyli efektywnie deklarowała się na zakup 180 sypialń. Poznańska firma po otrzymaniu modelu w oryginalnej wielkości nie reagowała już więcej. Minęło kilka miesięcy, a londyńska firma nie otrzymała ani nowowyprodukowanych sypialń, ani też wzoru z powrotem. — Wskutek tego też ta firma angielska straciła zupełnie zaufanie do eksporterów polskich i prawdopodobnie nie da się już nakłonić do nawiązania stosunków handlowych z polskimi eksporterami. Ale to jest na szczęście tylko jedna firma angielska, a takich dużych firm jest tam jeszcze wiele. Zwrócono się na przykład do mnie o dostawę próbną 500.000 sztuk leżaków, roczne zapotrzebowanie leżaków tej firmy wynosi od jednego do półtora miliona sztuk, następnie o dostawę 30,000 sztuk łóżek, 50.000 sztuk stolików brydżowych itp. Ja osobiście wybrałem ten rodzaj wyrobów stolarskich, który był dla mnie kalkulacyjnie najkorzystniejszy i od 2-ch lat bez przerwy eksportuję.

Jasnym jest, że każdy eksporter musi się ściśle stosować do wymogów zagranicznych importerów pod względem wykonania, budowy dokładnej i jakości drzewa. Anglia na przykład jest i w zakupie mebli konserwatywną. Tam nie chcą ani lepszych ani gorszych mebli, tylko takich jak od dawna importują. Przy eksporcie nie chodzi o meble fornierowane egzotycznymi gatunkami drzew, egzotyczne drzewa z wyjątkiem orzecha wzorzystego, są dla nich chlebem powszednim. — Do lepszego tonu należy mieć meble z drzewa dębowego, lub też dla biedniejszych meble z naszych dykt olchowych do lakierowania w różnych kolorach. Modele wzorowane na wzorach niemieckich nie mają obecnie zbytu, najchętniej kupują modele już wprowadzone o wybitnie angielskim charakterze, wyjątkowo czasem żądają modeli o zagranicznym piętnie w stylu nowoczesnym, traktując takie modele jako nowość i próbę wprowadzenia na rynek. Poza tym kupują chętnie meble o czystych klasycznych stylach, przeważnie w angielskim baroku.

Wewnętrzny układ każdego mebla musi być ściśle dostosowany do zwyczaju tamtejszego. Ani jedna wewnętrzna półka, ani jedna szuflada lub zamek nie może być w innym miejscu, ani mniejsza ani większa, ani też inaczej przymocowana. Tych zwyczai angielskich nie wolno absolutnie naruszać chcąc importera angielskiego w zupełności zadowolić.

Dalszym pytaniem byłoby, czy ceny angielskie są dostosowane do naszych możliwości. To jest oczywiście jeden z zasadniczych warunków eksportu. Weźmy tylko dla porównania i wyciągnięcia konsekwencji, przykładowe ceny sprzedażne w Anglii: Dębowa sypialnia „Essex“ fornierowana na dyktach, zupełnie wykończona, a składająca się z 1 szafy dwudrzwiowej szerokości 4 stopy, tj. 122 cm. jednej bieliźniarki niskiej szerokości 3.6, tj. 107 cm. i jednej toalety szerokości 3 stopy, tj. 92 cm. z lustrem loko skład w Londynie Ł. 27.15. tj. około zł 730. — Cena ta rozumie się bez łóżek, bez szafek nocnych i bez krzeseł i stołu. Jest to oczywiście cena na spłatę, nie gotówkowa, spłata rozłożona na raty od 3 do 10 szylingów tygodniowo zależnie od wysokości zamówienia. Spłatę ratalną rozkładają tam do 24 miesięcy, a czasem nawet do 30 miesięcy. Z tej ceny widać wyraźnie, że możliwości eksportowe byłyby bardzo duże, jednak jedno ale, mianowicie jeżeliby można na rynku angielskim konkurować przy detalicznej sprzedaży bezpośredniej, o czym jeszcze później mówić będę. Tymczasem jak sprzedaż eksportowa wygląda przy pośrednictwie angielskiego kupca? Uwzględniając prowizję, cło opłacane przez importera i zysk hurtownika i sprzedawcy detalicznego trzeba z tej ceny katalogowej, tj. zł 730 — odliczyć co najmniej 60% czyli sprzedać ten garnitur sypialniany CIF London za ca zł 300. tj. około ang. £ 11,10. Czy dostawa takiej sypialni po tak pozornie niskiej

cenie jest możliwa? Sypialnia ta składa się tylko z 3-ch sztuk stosunkowo niewielkich. — Na podstawie dokładnej kalkulacji przy uwzględnieniu masowej produkcji twierdzę, że tak, szczególnie dla rękodzielników, którzy korzystają ze znacznie większej pomocy finansowej, aniżeli przedsiębiorstwa fabryczne. — Jestem przekonany, że gdyby przedsiębiorstwa fabryczne korzystały przy wszystkich artykułach przemysłu stolarskiego z pomocy eksportowej w tej samej wysokości jak rękodzielnicy, eksport mebli ruszyłby w szybkim tempie z miejsca i niewątpliwie pociągnąłby wówczas całe rzesze rzemieślników za sobą. Otóż kalkulacja tej sypialni przedstawiłaby się następująco. Wykończenie tej sypialni, bez kosztów handlowych i transportowych, oczywiście przy masowej produkcji, kosztowałaby maksymalnie netto zł 270. — Nadwyżka między ceną sprzedażną i ceną netto oraz eksportowa pomoc finansowa pokrywają koszty regie, opakowania i transportu, tak, że ostatecznie pozostałoby jeszcze około 10% czystego zysku. — Zysk ten jest wówczas tylko problematyczny, jeżeli dostawa nie odpowiada warunkom zamówienia. Dlatego też ten eksporter, który będzie lepiej przygotowany pod względem organizacji technicznej i handlowej, odniesie większe korzyści i lepsze ceny. Znajomość języków obcych a w szczególności kraju importującego ułatwi w dużej mierze nie tylko nawiązanie bezpośrednich stosunków z zagranicznymi importerami, ale również w wynalezieniu odpowiednich pośredników zagranicznych. Anglika trzeba od czasu do czasu odwiedzać, angielskiemu kupcowi dużo zależy na osobistym poznaniu swego zagranicznego dostawcy i dlatego też przy osobistej interwencji łatwiej dojść można do lepszych i dla eksportera pożądanych rezultatów.

Zdawałoby się, że na podstawie danych kalkulacyjnych nie pozostałoby nic innego jak tylko rzucić roboty krajowe i nastawić się wyłącznie na eksport. Otóż nie, bo eksport mebli może mieć dodatnie strony i przyszłość, ale ma również swoje ujemne strony i wielkie niebezpieczeństwa, szczególnie przy lekceważącym technicznym wykonaniu zamówienia. Od dokładności w wykonaniu i opakowaniu w dużej mierze zależy powodzenie eksportera.

Ryzyko eksportera pod względem odbioru mebli lub wyrobów stolarskich jest niewątpliwie wielkie — tym bardziej, że odbiór odbywa się w nieobecności eksportera. Jeżeli importer angielski znajdzie w wykonaniu wady i błędy powstałe, czy to wskutek niewłaściwego wykonania, co nie powinno się stanowczo zdarzyć, czy to wskutek zużycia niedokładnie wysuszonego materiału i odznaczającego się wskutek tego pod fornierem, lub spaczenia się drzwi, wystąpienia jakichkolwiek plam, wreszcie czy to wskutek złego opakowania, wówczas zażąda bezwzględnie bonifikaty za stratę wyliczoną dokładnie do grosza wraz z kosztami zwózki i wyłożonego cła. Bardzo ważne jest również opakowanie, albowiem Towarzystwa Ubezpieczeniowe nie płacą nic za straty powstałe wskutek zmoknięcia mebli przez deszcz. Tylko za zmoknięcia słoną wodą można uzyskać zwrot poniesionych strat. Dlatego też eksporter musi być bardzo ostrożny przy wykonywaniu mebli na eksport i używać jak najlepszego i dokładnie przesuszonego materiału. Nawet materiał do opakowania musi być przesuszony. Ze względu na te ryzyka, które niejednokrotnie bez winy eksportera występują należy się zawsze liczyć przy oferowaniu mebli z pewną rezerwą na straty z przyczyn podanych. Ryzyko przy eksporcie mebli jest i będzie, ale odnosi się przeważnie do własnych błędów produkcyjnych i braku doświadczenia. Natomiast ryzyka finansowego nie ma, o ile nie ma się do czynienia z oszustem. W Anglii są również oszuści, twierdzę to z własnego doświadczenia. Solidny kupiec zagraniczny kupuje tylko za gotówkę. Płaci rachunek po otrzymaniu papierów zaokrętowania i przed odebraniem towaru, o ile oczywiście nabierze zaufania do eksportera na podstawie poprzednio dostarczonego wzoru, płatnego dopiero po odebraniu mebli. Tylko pierwsze próbne posyłki płatne są po odebraniu towaru, wszystkie późniejsze natomiast zawsze płatne są po odebraniu papierów zaokrętowania i przed odebraniem mebli.

Nasz eksport mebli, niestety, jest jeszcze w powijakach mimo wielkich możliwości. — Co należy czynić, aby go doprowadzić na wyższy szczebel?

Według mego zdania należałoby się przede wszystkim zorganizować w jednym silnym związku zawodowym. Zrzeszenie takie łatwiej przeprowadzi wszystkie sprawy w związku z rozbudową eksportu przemysłu stolarskiego jako jednostka najbardziej rzutka. Przedstawiciel takiego Związku powinienby zasiadać w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. — A do ważnych spraw, które koniecznie przeprowadzić należałoby zaliczam:

1) Zainteresowanie Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu eksportem mebli i wynalezieniem odpowiednich kupców, trudniących się przede wszystkim i wyłącznie sprzedażą wyrobów stolarskich za granicą, a mających swoją siedzibę możliwie w Gdyni. Importerzy zagraniczni chętniej zwracają się do kupca zamieszkałego w porcie (dowodem tego kupcy wyrobów drzewnych zamieszkali w Gdańsku) chociażby już z tego względu, że szybciej poinformuje kupca zagranicznego o możliwościach i terminach transportów morskich. Brak kupców pośredniczących, wyjeżdżających częściej do odbiorców zagranicznych odczuwa w wielkiej mierze rękodzieło, mniej fabryczny przemysł stolarski. W każdym razie i rękodzieło i fabryczny przemysł w dużej mierze uzależniony jest od kupców obcych

i nie aryjskich. Rękodzielnik, czy fabrykant mebli powinien się zajmować tylko produkcją, jego portowi natomiast przedstawiciele zajmować się powinni handlem. Albowiem tylko handel zagraniczny, w zrozumieniu zagranicznych importerów ma do wykonania tę ważną czynność, w której mniej chodzi o zawodową wiedzę niż o praktykę. Tym bardziej, że producent powinien również choć raz lub dwa razy do roku odwiedzić swych zagranicznych klientów i przy tej sposobności zapoznać się dokładnie ze zwyczajami i prądami produkcyjnymi w przemyśle stolarskim.

2) Sprawa unowocześnienia mechanizacji warsztatów i fabryk stolarskich w Polsce. — Dziś wobec wielkiego zadania rozszerzenia zbytu wyrobów stolarskich i na rynki zagraniczne, jest to problem bardzo ważny dla konkurencji światowej i kwestią żywotną dla przemysłu stolarskiego. Nowe maszyny o specjalnych przeznaczeniach obróbkowych ułatwiłyby w wysokim stopniu produkcję mebli i dałyby silniejszą podstawę do konkurencji na rynkach światowych. Maszyny do obróbki drzewa będące w użyciu, a nawet nowe wyrabiane w Polsce są systemem przestarzałe i utrudniają w dużej mierze konkurowanie z zagranicą. Niemcy, mimo, że kupują surowiec za granicą płacą duże koszty stransportowe za surowce sprowadzane i wyższe stawki zarobkowe nie są drożsi od nas, przeciwnie w licznych wypadkach tańsi jedynie dzięki nowoczesnym maszynom do obróbki drzewa. Należałoby więc zdobyć pewną ilość maszyn nowoczesnych z Niemiec na poczet państwowej wierzytelności do Niemiec. Państwo mogłoby potem maszyny te oddać producentom wyrobów stolarskich na dogodnych warunkach do spłaty. Zbytecznym jest mówić o znaczeniu unowocześnienia przemysłu stolarskiego.

3) Urządzenie składu wyrobów stolarskich w Anglii, składu sprzedającego hurtownikom w ostatecznym razie detalicznie bezpośrednio konsumentom byłoby olbrzymim ułatwieniem eksportu wyrobów stolarskich polskiej wyłącznie produkcji. Wykazana przeze mnie poprzednio rozpiętość cen między producentem i konsumentem zmniejszyłaby się wydatnie na korzyść polskiego eksportera wyrobów stolarskich. Wszak konsument angielski płaci niemal 150% więcej od cen eksportowych polskich. Wprawdzie mieści się w tych 150% cło i zwózka wyrobów stolarskich, ale w każdym razie rozpiętość cen jest tak duża, że zorganizowanie takiego domu za granicą przyniosłoby wielkie korzyści dla naszego przemysłu stolarskiego. Do zorganizowania takiego domu powinny czynniki miarodajne jak najwcześniej przystąpić przy współudziale tęgich fachowców technicznych i handlowych. Inwestowany kapitał i koszty utrzymania takiego domu zwróciłyby się niezawodnie. Jestem przekonany, że przy sprężystej organizacji takiego domu, zorganizowanego oczywiście na zasadach kupieckich, przyniosłoby bardzo duże korzyści dla eksportu wyrobów stolarskich. Nie tylko znaczne zwiększenie eksportu wyrobów stolarskich byłoby niewątpliwym rezultatem tego, ale przede wszystkim dom taki byłby bastionem ekspansji polskich produktów przemysłowych na zagranicznym rynku i niewątpliwie przyczyniłby się do zredukowania opłat ponoszonych na rzecz eksportu. Urządzenie takiego domu dla przemysłu stolarskiego z ewentualnym rozszerzeniem na pokrewne gałęzie polskiego przemysłu, byłoby stosunkowo niekosztowne, ale z jaką korzyścią dla polskiego rękodzieła i przemysłu. Dom taki odpowiednio urządzony doszedłby wkrótce do samowystarczalności i wyłożone koszty zwróciłyby się obficie. A tym samym osiągnięto by powiększenie eksportu wyrobów stolarskich. Byłoby to też ułatwieniem dla hurtownika angielskiego i dla polskiego eksportera. Gotowe meble, czy inne wyroby drzewne byłyby do obejrzenia na miejscu i kupienia z możnością natychmiastowego zawarcia transakcji i dostawy. Dom taki mógłby się zmieścić w strefie wolnocłowej. Obowiązkiem kupieckim sprzedającego jest przecież dążyć do jak największych udogodnień dla kupującego.

O takich i podobnych możliwościach i zagadnieniach przyczyniających się wydatnie do wzmożenia eksportu wyrobów stolarskich i wyzyskania obecnej koniunktury istniejącej za granicą dla polskiego przemysłu wyrobów stolarskich, a w szczególności dla przyszłych i obecnych eksporterów polskich na Pomorzu mówić i pisać można jeszcze dużo. Niezaprzeczonym faktem jest, że obecna koniunktura zagraniczna dla rzemiosła i przemysłu stolarskiego jest dla nas bardzo dobra, a wyzyskać ją będziemy mogli z korzyścią nie tylko dla nas samych, ale także dla dobra państwa, jeśli jak najwcześniej z wiarą przystąpimy czy to z inicjatywy Prezydium Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, czy też z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni do szczegółowego opracowania planu realizującego energicznie i szybko możliwości eksportowe wyrobów stolarskich.

UDZIAŁ PRZEDSTAWICIELI NASZEJ IZBY W HOŁDZIE POMORZA P. MARSZAŁKOWI ŚMIGŁEMU - RYDZOWI.

Dnia 20 czerwca br. odbyła się w Toruniu uroczystość złożenia hołdu przez społeczeństwo Pomorza P. Marszałkowi Śmigłemu-Rydzowi. Z ramienia Izby naszej w uroczystości tej wzięła udział delegacja z prezesem Izby p. St. Torem na czele. W skład delegacji weszli pp. wiceprezes Br. Kentzer z Bydgoszczy, wiceprezes F. Kollat z Gdyni, wiceprezes Dr Wł. Smoleń z Gdyni. wiceprezes inż. A. Dziedziul z Chełmna. oraz radcowie: A. Korzeniewski z Grudziądza, A. Melerski z Torunia, inż. Wł. Namysłowski z Piechcina, inż. Wł. Tołłoczko z Mątew, J. Tymieniecki z Torunia oraz Dyrektor Izby mgr J. Kawczyński z Gdyni.

WIZYTA P. WICEPREMIERA INŻ. E. KWIATKOWSKIEGO W IZBIE.

W związku z pobytem p. Wicepremiera i Ministra Skarbu p. inż. Eug. Kwiatkowskiego w Gdyni z okazji „Dni Morza", Izba nasza podejmowała w dniu 30 czerwca br. p. Wicepremiera podwieczorkiem. Celem tego przyjęcia było danie możności p. Wicepremierowi Kwiatkowskiemu spotkania się z przedstawicielami sfer gospodarczych, działających na terenie portu gdyńskiego. W przyjęciu tym wzięli poza p. Wicepremierem udział pp. Wojewoda Pomorski Wł. Raczkiewicz, dyr departamentu morskiego Min. P. i H. inż. L. Możdżeński, dyr departamentu obrotu pieniężnego Min. Skarbu Domaniewski, dyr gabinetu Min. Skarbu Martin, Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Sokół, dyr Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, dyr Izby Skarbowej w Grudziądzu p. Namysłowski i inni oraz przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni w składzie radców sekcji żeglugowo-portowej Izby z prezesem hon. inż. N. Korzonem na czele, jak również radcowie innych sekcyj zamieszkali w Gdyni. Gości z ramienia Izby podejmował prezes Izby p. St. Tor.

NOMINACJA DYREKTORA IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI.

Dekretem z dnia 22 czerwca br. Pan Minister Przemysłu i Handlu mianował na wniosek Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dotychczasowego Wicedyrektora Izby, p. mgr. Józefa Kawczyńskiego, Dyrektorem Izby.

Dyrektor Józef Kawczyński urodził się w roku 1892 na Pomorzu w powiecie starogardzkim. Do szkoły średniej uczęszczał w Krakowie, zaś wykształcenie wyższe pobierał na Politechnice Gdańskiej i na Uniwersytecie Poznańskim, który ukończył z tytułem magistra nauk politycznych i ekonomicznych.

Bezpośrednio po wojnie światowej Dyrektor Kawczyński poświęcił się pracy społecznej, biorąc udział w organizacji plebiscytu na Warmii i redagując przez pewien czas pismo „Gazeta Polska" w Kwidzyniu.

Karierę służbową Dyrektor Kawczyński rozpoczął jako kierownik referatu emigracyjnego w biurze Attaché Emigracyjnego przy Komisariacie Generalnym R. P. w Gdańsku i w tym charakterze pracował przy organizacji etapu emigracyjnego w Wejherowie, w tym też okresie w r. 1924 zaokrętowane zostały w Gdyni pierwsze partie emigrantów. Następnie Dyrektor Kawczyński pracował w zagranicznych firmach żeglugowych m. in. w reprezentacji United American Lines i Król. Holenderski Lloyd i niejednokrotnie wyjeżdżał do portów zagranicznych dla studiów i dla odbycia stage'u.

W roku 1928 Dyrektor Kawczyński w wyniku rozpisanego konkursu objął kierownictwo gdyńskiej ekspozytury Izby Przemysłowo - Handlowej Grudziądzkiej, a z chwilą przeniesienia tej Izby do Gdyni i stworzenia Izby Gdyńskiej, został mianowany Wicedyrektorem Izby, kierując w niej przede wszystkim sprawami żeglugowo-portowymi.

W roku 1935/36 p. J. Kawczyński pełnił przez 11 miesięcy obowiązki Dyrektora Izby.

Za zasługi nad rozwojem portu gdyńskiego p. Dyrektor Kawczyński odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Polonia Restituta.

POSIEDZENIE KOMISJI OPINIODAWCZEJ HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY IZBIE.

Dnia 21 czerwca 1938 r. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło się V-te posiedzenie Komisji Opiniodawczej Handlu Wewnętrznego.

Na wstępie Komisja wysłuchała sprawozdania z działalności biura Izby na odcinku handlu wewnętrznego, które uwzględniło specjalnie prace badawcze nad organizacją rynku i aparatu dystrybucyjnego. W dalszym ciągu Wicedyrektor Izby T. Marchlewski w obszernym referacie omówił ustawy o charakterze gospodarczym, które uchwalone zo-

stały przez Sejm i Senat w poprzedniej kadencji i podkreślił ich znaczenie dla życia gospodarczego.

Nad tym referatem Komisja odbyła obszerną dyskusję, a następnie wysluchała referatu o projektach ustaw aprowizacyjnych, będących przedmiotem prac ciał ustawodawczych podczas odbywającej się obecnie nadzwyczajnej Sesji Parlamentarnej. Komisja wypowiedziała się przeciwko ograniczeniu kompetencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu i przenoszeniu ośrodka dyspozycyj gospodarczych na Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych.

KOMISJA DLA SPRAW KREDYTOWYCH POMORZA.

Dnia 21 czerwca 1938 r. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło się posiedzenie Podkomisji dla spraw kredytowych Pomorza.

W posiedzeniu wzięli udział członkowie Podkomisji, wybrani spośród przedstawicieli branż przez Komisję Opiniodawczą Handlu Wewnętrznego oraz dyrektorzy gdyńskich banków państwowych i prywatnych.

Podkomisja wysłuchała kilku krótkich referatów o sytuacji i potrzebach kredytowych w poszczególnych branżach handlu w okręgu Izby.

Nad odczytanymi referatami wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele banków. W dyskusji ustalono, że szereg postulatów kredytowych kupiectwa jest możliwych do natychmiastowej realizacji, inne wymagają podjęcia pewnych prac. — W wyniku dyskusji powołano 3 podkomisje dla opracowania zagadnień kredytów długoterminowych, krótko i średnioterminowych i kredytów specjalnych.

Współpracę swą w podkomisjach zgłosili przedstawiciele poszczególnych banków gdyńskich.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU BR.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w maju br. ogółem 147.523,8 ton towarów wobec 131.276 t. przewiezionych w maju ub. r. Ponieważ w maju ub. roku nie uwzględnialiśmy jeszcze przewozów linii palestyńskiej, oraz towarów przewiezionych na statkach zafrachtowanych towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż., więc wzrost faktycznie nie jest tak znaczny. W miesiącu sprawozdawczym znacznie zwiększyły swe przewozy towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe na swych trzech liniach amerykańskich oraz Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, natomiast Żegluga Polska S. A. i Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe utrzymały swe przewozy na osiągniętym w zeszłorocznym maju poziomie.

Nie powinna ujść naszej uwadze okoliczność, że maj ubiegłego roku był miesiącem rekordowego wzrostu ruchu, gdyż w maju 1936 r. przewieziono tylko 109.376,5 t. ładunku. W roku bieżącym jesteśmy wciąż jeszcze w przededniu uruchomienia nowego tonażu i osiągnięcie takich wyników, jakie mamy tym samym prawie tonażem co w roku ubiegłym świadczy o dobrej sprawności naszej floty handlowej.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypadło 86.889,6 ton (V 1937: 82.520 t.), na import 48.400,7 t. (V 1937: 41.242 ton), na tranzyt morski 284 tony i na przewozy między portami zagranicy 11.949,5 t. (V 1937: obie ostatnie rubryki razem 7.514 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem 73.512,3 ton towarów (V 1937: 76.795 t.) w tym w eksporcie 37.772,6 ton (V 1937: 34.862 ton), w imporcie 32.091,7 t. (V 1937: 34.419 t.), w tranzycie morskim 284 t. i między portami zagranicznymi 3.364 t. (V 1937: 7.514 t.) Jak widać lekkie zmniejszenie ogólnej liczby przewozów Żeglugi Polskiej polega na zmniejszeniu okazyjnych raczej przewozów między portami obcymi: zmniejszenie przewozów importowych jest natomiast z nadwyżką zrównoważone zwiększeniem przewozów eksportowych.

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 33.978 t. towarów (V 1937: 38.159 t.), z tego w wywozie 18.870 t. (V 1937: 20.181 t.), w przywozie 14.104 ton (V 1937: 15.512 ton), w tranzycie morskim 284 t. (730 t.), oraz między portami zagranicy 720 t. (1.716 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 39.534,3 ton towarów (V 1937: 38.636 t.), z tego w wywozie 18.902,6 t. (V 1937: 14.681 t.), w przywozie 17.987,7 ton (V 1937: 18.907 ton), w przewozach między portami zagranicy 2.644 ton (V 1937: 5.048 t.) Z poszczególnych towarów przewieziono na trampach: w eksporcie 15.940 t. węgla, 2.946,3 t. żelaza, 16.3 t. drobnicy, w imporcie 13.980 t. rudy, 2.847 t. tomasyny, 501 t. cytryn, 212 t. żywicy, 197 t. korku, 139 t. trawy morskiej, 105 t. wełny, 6.1 t. sardynek. Między portami obcymi przewieziono 2.644 t. węgla.

Statki Polbrytu (Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A.) przewiozły ogółem 9.329 t. towarów, wobec 9.159 t. przewiezionych w maju ub. r., w tym w eksporcie 6.419 t. (V 1937: 6.148 t.), w imporcie 2.910 t. (V 1937: 3.011 t.) Na obu liniach angielskich przewieziono 9.194 ton (V 1937: 9.084 t.), w tym w wywozie 6.398 ton (6.082 t.), w przywozie 2.796 t. (3.002 t.) Eksport do Londynu objął 2.981 t. i 13 koni, w tym 2.799 t. i wszystkie konie z Gdyni i 182 ton z Gdańska. Eksport do Hull wyniósł 3.417 t. i 29 koni, w tym 2.545 t. i wszystkie konie przez Gdynię i 872 t. przez Gdańsk. Import z Londynu dał 924 t., w tym 805 t. na Gdynię i 119 t. na Gdańsk. Import z Hull sięgnął 1.872 t., w tym 1.780 t. na Gdynię i 92 t. na Gdańsk.

Linia Gdynia — Havre (statek zawija również do jednego z angielskich portów, zazwy-

czaj do Londynu lub Dover), służąca głównie przewozowi emigrantów, miała 135 t. ładunków, w tym 21 t. w eksporcie i 114 t. w imporcie, pomiędzy Gdynią a Havre.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe przewiozły w maju rekordową dla tego przedsiębiorstwa żeglugowego ilość pasażerów i towarów: 3.071 podróżnych i 22.726 t. ładunku, nie licząc przewozów turystycznych pasażerów, ale za to włącznie z przewozami ładunków na obcych statkach towarowych, zafrachtowanych w długoterminowym time charter na linii meksykańskiej i południowo-amerykańskiej.

W maju ub. roku, bez uwzględnienia co prawda linii palestyńskiej, przewieziono tylko 2.076 pasażerów: dane dla ładunku wobec niekompletności naszej zeszłorocznej statystyki nie dadzą się dokładnie porównać.

Na eksport przypadło w ogólnych przewozach towarzystwa 9.310 ton, na import 13.399 ton, na przewozy między portami obcymi 17 ton. Ruch wyjściowy z Constancy jest przy tym potraktowany jako ruch eksportowy. Pasażerów na wyjściu było 1.736, na wejściu 3.285, między portami obcymi (linia północno-amerykańska) 50. Wyjście z pasażerami z Constancy policzone zostało również do ruchu wyjściowego.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 2.451 pasażerów i 3.348 t. towarów, w tym na wyjściu 579 pasażerów i 1.187 t. tow., na wejściu 1.822 pasażerów i 2.144 t. towarów, oraz między portami obcymi 50 pasażerów i 17 t. towarów. Podróży statków pasażerskich było 3. Należy mieć na uwadze, że część ładunków w kierunku eksportowym do N. Yorku zabierają obecnie zafrachtowane statki towarowe linii meksykańskiej tegoż towarzystwa, które w tamtą stronę regularnie zawijają do Nowego Yorku.

Na linii meksykańskiej — głównie „bawełnianej“, biorącej również masowe ładunki, przewieziono 6.974 t. towarów, w tym 990 t. w eksporcie i 5.984 t. w imporcie. Podróży było po jednej w każdą stronę.

Na linii południ.-amerykańskiej GALŻ-u (po jednej podróży statków pasażerskich w każdą stronę) przewieziono 1.225 pasażerów i 11.383 t. towarów, w tym pasażerowie i 2.067 t. ładunku na statkach pasażerskich i 9.318 t. ładunku na zafrachtowanych statkach towarowych (po jednej podróży w każdą stronę). Na wyjściu na statku pasażerskim było 787 pasażerów i 1.136 t. ładunku, na statku towarowym 3.030 t. towarów, na wejściu było na statku pasażerskim 438 pas. i 931 t. ładunku, na statku towarowym 4.288 t. towarów. Z powyższego widać, jakie znaczenie na wszystkich trzech liniach posiada już obecnie dla towarzystwa stała współpraca statków towarowych z pasażerskimi. Dokonywująca się budowa szybkich frachtowych motorowców dla meksykańskiej linii tego towarzystwa pozwoli po wprowadzeniu nowych statków usprawnić i rozwinąć obsługę meksykańskiej i północnej linii.

Na linii palestyńskiej przewieziono (2 podróże w każdą stronę) ogółem 1.395 pasażerów i 1.019 t. towarów, w tym na wyjściu z Constancy 370 pasażerów i 967 t. towarów, na wejściu do Constancy 1.025 pasażerów i 52 t. towarów.

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob) dało tym razem wysoką miesięczną przewozów: 41.956.5 ton, w tym 33.388 ton w eksporcie przez Gdynię i 8.568 t. między portami zagranicznymi węgla obcego. W maju ub. roku wywieziono 36.500 t. wyłącznie węgla eksportowego. Węgiel eksportowy poszedł tym razem: do Szwecji 18.803.5 ton, do Norwegii 3.200 t., do Holandii 5.488,5 t., do Belgii 3.150 t., do Francji 2.745 t.

Odbyto podróży z węglem 15, w tym 3 między portami obcymi — 2 z Methil do Limhamn i 1 z Darwenthaugh do Kopenhagi. Z węglem eksportowym zawinięto do: Göteborga (4 razy), Slite (dwukrotnie), do Limhamn, Rotterdamu, Slemmestad, Terneuzen, Langerbrügge, Caen.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

W miesiącu maju urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego przepracowały 13.410 godzin z zużyciem prądu 90 625 KWh i przeładowały 214.778 t. towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 95%, w ub. roku 131%, spadek zatem wynosi 36%.

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 11 VII DO 10 VIII 38 R.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespond.
11 VII	Bremen	Cherbourg	11 VII —22,15
13 VII	New York	Cherbourg	13 VII —22.15
18 VII	Europa	Cherbourg	18 VII —22.15
20 VII	Hansa	Cherbourg	20 VII —22,15
25 VII	Normandie	Le Havre	25 VII —22.15
26 VII	Bremen	Bremerhaven	26 VII —22,15
29 VII	Batory	Gdynia	29 VII —17,—
1 VIII	Queen Mary	Cherbourg	1 VIII—22,15
4 VIII	Europa	Cherbourg	4 VIII—22,15
7 VIII	Normandie	Le Havre	7 VIII—22,15
10 VIII	Piłsudski	Gdynia	10 VIII—17,—

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju).

13 VII	Highl Brigade	Boulogne	13 VII —22,15
18 VII	Augustus	Genova	17 VII —22,15
21 VII	Arlansa	Cherbourg	21 VII —22,15
22 VII	Gen. Argitas	Lisbonne	22 VII —22,15
28 VII	Kościuszko	Gdynia	22 VII —12,45
29 VII	Highl. Patriot	Lisbonne	29 VII —22,15
3 VIII	Neptunia	Napoli	2 VIII—22,15
4 VIII	Alcantara	Lisbonne	4 VIII—22,15

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor, w obecności Radców Izby p. Kazimierza Muchy i Juliana Rummla oraz p. o. Dyrektora Izby p. J. Kawczyńskiego zaprzysiągł ostatnio w charakterze rzeczoznawców izbowych kpt. Blichiewicza Jana jako próbobiorcę cukru, melasy, nawozów sztucznych i tomasyny na port gdyński oraz p. Inż. Niewiadomskiego Henryka z Tczewa jako rzeczoznawcę chemika na okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Dnia 28 czerwca Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej, Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Kazimierza Muchy i Juliana Rummla — p. prof. Antoniego Ledóchowskiego, w charakterze izbowego rzeczoznawcy — dewiatora.

ZMIANY PERSONALNE W IZBIE.

Dotychczasowy referent spraw prasowych i sprawozdawczych p. Leon Godlewski mianowany został Naczelnikiem Wydziału Ogólnego z powierzeniem mu funkcyj Sekretarza Generalnego. Z dniem 1 lipca br. na referenta prasowego powołany został red. Edmund Urbański.

WSPÓŁPRACA ŻEGLUGOWA POLSKO-ŁOTEWSKA.

Aktywność Polski na morzu zwraca na siebie uwagę zagranicznej prasy żeglugowej. Tak np. belgijski „Lloyd Anversois“ powtarza za hamburskim „Deutsche Verkehrs-Nachrichten“ wiadomość o tym, że Towarzystwo „Żegluga Polska i łotewski Związek Towarzystw Żeglugowych w Rydze „Apvienota Kugniecibas A. S.“ postanowiły wspólnie obsługiwać linię Ryga — Gdynia z ewentualnym zawijaniem do portów Gdańsk, Kłajpeda, Liepaja i Ventspils i dodaje, że w żegludze morskiej coraz bardziej widoczne jest dążenie do eksploatacji linij regularnych, która jednak wymaga doskonałej organizacji, ścisłego współdziałania i inwestowania znacznych kapitałów. Właśnie te motywy — zdaniem pisma — skłoniły łotewskie Towarzystwo Żeglugowe do złączenia się w związek, aby tym łatwiej rozbudować linie regularne z portu ryskiego. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest właśnie utworzenie linii Ryga — Gdynia. Jest nadzieja, że przyczyni się ona do zwiększenia obrotów łotewskich na liniach zaoceanicznych z przeładunkiem w Gdyni, a potem do powstania własnej łotewskiej linii zaoceanicznej.

ZMIANY ORGANIZACYJNE LINII PORTY ITALSKIE — GDYNIA.

Towarzystwo Żeglugi Morskiej La Costiera w Genui, utrzymujące regularną komunikację pomiędzy portami Italii a Gdynią-Gdańskiem, oraz Antwerpią i Rotterdamem, jak też z portami zachodnio-bałtyckimi, przeprowadza szereg zmian organizacyjnych, związanych z wprowadzeniem nowego, nowocześniejszego tonażu, oraz zmianę samej obsługi linii i jej zasięgu.

Statki linii nie będą więcej zawijać do portów wschodnio-bałtyckich, wobec czego Gdynia-Gdańsk będą stanowiły jej punkt końcowy na Bałtyku, natomiast wprowadzone zostaną od września br. dwa nowonabyte statki: „Ivorea“ i „Argentea“, posiadające ładownie chłodzone dla przewozu owoców i innych łatwo psujących się towarów, na razie statki te kursują jako trampy owocowe pomiędzy portami Środkowej Ameryki a Francją. Na linii Genua-Gdynia tymczasem nadal kursuje par. Sniaficco, oczekiwany w Gdyni około 22 lipca.

Firma „UMIP“. — Polsko-Italskie Biuro Morskie w Gdyni, została zwinięta i agendy jej obsługi linii La Costiera Gdynia-Gdańsk-Porty Italskie przejęła firma „M. Z. Cedro i Ska“, Sp. z o. o. w Gdyni, maklerzy okrętowi i agenci handlowi.

„La Costiera“ opracowuje szeroki program dostawy transportów owocowych na Bałtyk z portów italskich, który będzie realizować tegorocznej jesieni.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW FINLANDII W 1937 R.

Według prowizorycznych obliczeń przywóz do portów fińskich w 1937 r. wynosił 4.5 mil. ton, a wywóz — 8.2 mil. ton. W trzech portach obroty towarów przekraczały 2 mil. ton, a mianowicie Kotka, Wyborgu-Trangsund i w Helsinkach. Ten ostatni jest największym portem importowym, przechodzi przezeń 34,5% ogólnego przewozu do Finlandii. Największymi portami wywozowymi są: Kotka (1.5 mil. ton), Wyborg-Trangsund (1.4 mil. ton) i Helsinki (0,5 mil. ton). Przechodzi przez nie 18.3% 17,4% i 5,5% całego wywozu Finlandii.

Udział handlowej floty fińskiej w obrotach portowych wynosi 38% (4.8 mil. ton), czyli 45,4% w przywozie (2 mil. ton) i 33,8% w wywozie (2,8 mil. ton). Następne miejsca w obrotach portowych zajmują bandery: niemiecka 16%, szwedzka 15,5%, duńska 7,5%; udział polskiej bandery wynosi tylko 0,3%.

NOWY PORT W FINLANDII.

Zarząd Gminny w Tornea udzielił 10 mil. fm. kredytu na budowę głębokiego portu z nowoczesnymi urządzeniami w Röyttä. Koszt budowy portu wyniesie 14,5 mil. fm., a budynków portowych — 1,5 mil. fm.

ZMIANA OPŁAT PORTOWYCH W GÖTEBORGU.

Opłaty portowe dla poszczególnych towarów w Göteborgu mają być zmienione. Na ogół zniżone zostaną opłaty wywozowe, przywozowe natomiast tylko dla wyrobów włókienniczych, maszyn, tektury i papieru, kamieni i niektórych innych, natomiast przywozowe opłaty dla wyrobów z żelaza i stali, suszonych owoców i jeszcze niektórych innych zostaną podwyższone.

CZAS PRACY W ŻEGLUDZE SZWEDZKIEJ.

Parlament szwedzki uchwalił ustawę o 8 godzinnym dniu pracy dla załogi pokładodej na statkach powyżej 2000 ton w czasie podróży na szlakach zagranicznych. Ustawa będzie obowiązywała od 1 stycznia 1939 r. — Załoga maszynowa korzysta już z prawa o 8-godzinnym dniu pracy, jak również i załoga pokładowa w czasie postoju w porcie.

Nowa ustawa jest wprawdzie oparta na Konwencji Genewskiej, ale od niej nie zależy. Szwecja bowiem ratyfikowała Konwencję pod warunkiem, przyjęcia również przez Wielką Brytanię, Sowiety, Holandię i inne państwa Skandynawskie.

NORWEGIA MA NAJMŁODSZĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Według ostatnich obliczeń Norwegia posiada najmłodszą flotę handlową, jeżeli chodzi o wiek statków. Podczas gdy 27% floty światowej przypada na statki młodsze niż 10 lat i 19% na starsze niż 25 lat, to odnośne liczby dla Norwegii wynoszą 47,4% i 11,5%, dla Anglii — 36.4% i 9%, Danii — 36% i 13 proc. Niemiec — 30 i 13 proc., dla Szwecji — 26 i 31 proc.

STAWKI DODATKOWE DO FRACHTÓW DRZEWNYCH.

BIMCO postanowiło zmienić warunek, ujęty w taryfach minimalnych dla drzewa, a dotyczący dodatkowej stawki do przepełnionych statkami portów, jak Garston, Hull, Sharpness i West Hartlepool. Otóż dodatkowa ta stawka obowiązywała zwykle już od 1 lipca, a w tym roku będzie ona obowiązywała dopiero od 1 sierpnia, gdyż na tę datę można się liczyć z napływem większej ilości statków. Dodatkowe stawki wynoszą za standard drzewa 6- dla Garston, 4- dla Hull, 1/6 dla Sharpness i 2/6 dla West Hartlepool, oraz za fathom kopalniaków — 6- dla Garston, 5- dla Hull, 2/6 dla West Hartlepool.

Powyższe stawki dodatkowe odpadają nawet i w czasie po 1 sierpnia, jeżeli załadowca zgadza się na „Ready Berth Clausel".

OBNIŻKA STAWEK FRACHTÓW DRZEWNYCH Z TALLINNA

Jako uzupełnienie dla minimalnych stawek frachtowych na przewóz drzewa obniżono stawki dla DBB. z Tallina i Parnawy. a mianowicie z 2- na 1- extra za standard; dla kopalniaków z 1/3 za fathom na 9-d extra; dla papierówki — 1/9 za fathom na 1- extra.

PODZIAŁ KOSZTÓW ZA POSTÓJ WAGONÓW W PORCIE.

W swym ostatnim okólniku „Baltic and International Maritime Conference" notuje następujący fakt. Pewien statek był zafrachtowany dla przewozu odpadków żelaznych z Brukseli do Gdyni. Załadowca został powiadomiony o przypuszczalnym terminie przybycia statku do Brukseli, tymczasem wskutek „siły wyższej" — złej pogody i mgły w Kanale Brukselskim — statek się spóźnił. Powstały zatem koszty postojowego wagonów. — Załadowca zaproponował armatorowi statku przyjęcie na siebie trzeciej części tych kosztów. — Dla prędkiego zlikwidowania sprawy i przez wzgląd na dobre stosunki z załadowcą armator zgodził się na propozycję. BIMCO sygnalizuje ten fakt, gdyż zachodzi możliwość, że załadowcy mogą powołać się nań jako na precedens i zaprowadzić zwyczaj przerzucania choćby części kosztów na armatorów.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POSTĘPOWANIE Z DEKLARACJAMI CELNYMI NADAWCÓW.

Celem unormowania jednolitego trybu postępowania z deklaracjami celnymi nadawców w przypadkach, gdy wymienione w jednym dokumencie przewozowym towary zgłaszane są do odprawy przywozowej według kilku zgłoszeń celnych, Ministerstwo Skarbu zarządziło okólnikiem z dnia 14 VI 1938 r. (okólnik C. 144. L. D. IV. 31462/3/37 — Dz. Urz. Min. Sk. nr 17/1938) co następuje:

Jeżeli, korzystając z uprawnień przewidzianych w § 36 p. 4 rozporządzenia wykonawczego do prawa celnego (§ 36 p. 4) strona zgłasza do odprawy przywozowej według kilku zgłoszeń celnych towary objęte jedną deklaracją celną nadawcy, to w takich przypadkach należy stosować analogicznie przepisy § 16 p. 2 Instrukcji Manipulacyjnej dla Władz i Urzędów Celnych (§ 16 p. 2), z tym, że do poszczególnych zgłoszeń celnych powinny być dołączone dotyczące danego zgłoszenia i sporządzone staraniem i kosztem strony wyciągi z deklaracji celnej nadawcy. Urzędy celne będą zatem obowiązane w razie potrzeby umożliwić stronom sporządzenie potrzebnych wyciągów z oryginałów deklaracyj celnych nadawców, które pozostawać będą w urzędzie celnym.

Wyciągi te powinny być sporządzone na drukach według wzoru nr 3 do § 32 p. 2 rozporządzenia wykonawczego do prawa celnego. (Dz. URP. nr 90/1934 poz. 820) przy czym należy je oznaczać numerami kolejnymi — tak, że odpowiednio zmieniony nagłówek wymienionego druku: „Zastępcza deklaracja celna nadawcy" powinien brzmieć: „Wyciąg nr...... z deklaracji celnej nadawcy".

Wyciągi z deklaracyj celnych nadawcy podlegają poświadczeniu ich zgodności z oryginałem przez Urząd Celny, który dane dotyczące każdego poświadczonego wyciągu zapisuje na oryginale deklaracji celnej nadawcy, oznaczając numer zgłoszenia celnego, do którego wyciąg dołączono. Oryginał deklaracji celnej nadawcy dołącza się do ostatniego zgłoszenia celnego z danej pozycji rejestru.

Poświadczenie zgodności wyciągu z oryginałem nie podlega opłacie stemplowej. — (Okólnik C. 144. L. D. IV 31462/3/37 — Dz. Urz. Min. Sk. nr 17/1938).

Treść wspomnianego § 36 p. 4 jest następująca: „Wymienione w jednym dokumencie przewozowym towary mogą być zgłoszone do odprawy celnej przewozowej według kilku zgłoszeń i w różnych odstępach czasu, jednak w okresie ustalonym dla zgłoszenia. Złożenie kilku zgłoszeń na towary znajdujące się w jednej sztuce (colli) nie jest dozwolone. Na wyjątek może zezwolić urząd celny w przypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie (Dz. URP. nr 90/1934 poz. 820).

Przepisy § 16 p. 2, o których mowa, brzmią jak następuje: „Gdyby dokument wystawiony w jednym tylko egzemplarzu dotyczył dwóch lub większej ilości przesyłek, należy oryginał dokumentu zatrzymać w urzędzie, a do poszczególnych zgłoszeń dołączać odpisy dokumentu, sporządzone staraniem i kosztem strony, przy czym zgodność odpisu powinna być potwierdzona przez naczelnika urzędu lub urzędnika przez niego upoważnionego. — Na każdym odpisie strona powinna wyszczególnić dane dotyczące poprzednich odpraw. Na oryginale dokumentu urząd celny zapisuje każdorazowo numer zgłoszenia oraz ilość odprawionego towaru, a przy każdym następnym zgłoszeniu sprawdza, czy dokument nie został już wykorzystany. Po całkowitym wykorzystaniu dokumentu urząd celny dołącza oryginał do ostatniego zgłoszenia". (Dz. Urz. Min. Skarbu nr 5/1935, załącznik do poz. 89).

ZWOLNIENIE EKSPORTU POŚREDNIEGO OD PODATKU OBROTOWEGO.

W myśl art. 3 pkt. 8 ustawy o podatku obrotowym z dn. 4 V 1938 r. (Dz. URP. nr 34 poz. 292) — poczynając od 1939 r. sprzedaż eksportowa, dokonywana przez przedsiębiorstwa przemysłowe również na rachunek krajowych przedsiębiorstw eksportowych, wolna będzie od podatku obrotowego.

Ministerstwo Skarbu (Nr D. V. 36466/4/37) w odpowiedzi na pismo Związku Izb Przemysłowo-Handlowych ustaliło, że ewentualne zwolnienie od podatku obrotowego eksportu pośredniego, dokonywanego w ramach transakcyj wiązanych, zależeć będzie od pojęcia „krajowego przedsiębiorstwa eksportowego", które w końcu bieżącego roku zostanie określone w drodze rozporządzenia Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz Ministrem Rolnictwa i R. R.

TEGOROCZNE ZBIORY BAWEŁNY W ARGENTYNIE.

Według obliczeń ogłoszonych dnia 5 maja przez Junta Nacional del Algodon w Buenos Aires, tegoroczny zbiór włókna bawełny w Argentynie wyniesie 61,000 ton, tj. o 13,3% mniej niż cyfra oznaczona w pierwotnym obliczeniu. (z marca r/b.) Zmniejszenie się przewidywanych plonów należy przypisać głównie niekorzystnym warunkom atmosferycznym, oraz zniszczeniu, spowodowanemu przez szarańczę.

Głównymi producentami bawełny są terytorium Chaco (40.500 t.) i prowincja Corrientes (10.500 t.), lecz również w terytorium Misiones gdzie znajdują się liczne osady polskie, uprawia się bawełnę (1.100 t.)

ARGENTYŃSKI RYNEK ZBOŻOWY.

La Plata, centrum eksportu zboża Południowej Ameryki jest kluczowym rynkiem frachtowym dla trampów. Od alimentacji ładunkowej na tym rynku zależy w dużej mierze podaż tonażu na innych rynkach, a w rezultacie i poziom morskich stawek frachtowych. W obecnym roku, rynek ten przeżywa głęboką depresję, zawiodły bowiem zbiory zbóż w Argentynie powodując bezrobocie dużej ilości tonażu. Ostatnie obliczenie zbiorów tegorocznych wykazuje w porównaniu z rokiem ubiegłym spadek produkcji o ok. 23,8% dla pszenicy, 20,5% dla siemienia lnianego, 13% dla owsa i o 21 proc. dla jęczmienia.

Eksport zboża w ciągu pierwszych czterech miesięcy wynosi tylko 495 mil. pes. —

W roku obecnym wobec 1,075 mil. pes. w roku ubiegłym. Toteż tonaż zajęty przewozem zboża z La Platy został poważnie zredukowany, jak to wynika z zestawienia zadysponowanego tonażu w miesiącach maju, czerwcu i lipcu w ostatnich latach.

	maj	*czerwiec*	*lipiec*
		(ton)	
1935	1.133 tys.	911 tys.	386 tys.
1936	390 tys.	282 tys.	130 tys.
1937	1,157 tys.	602 tys.	280 tys.
1938	275 tys.	99 tys.	48 tys.

Oczywiście obecny brak pracy na szlaku La Plata spowodował napływ wolnego tonażu na inne rynki powodując dalsze pogłębienie istniejącej złej sytuacji frachtowej.

DOSTAWY POLSKICH WYROBÓW ALKOHOLOWYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Eksport polskich wyrobów alkoholowych do Stanów Zjednoczonych wykazuje wzrost i charakteryzuje go dobra organizacja sprzedaży. —

	1936	1937
Wódki i wina .	24,200 zł pol.	121,000 zł pol.
Piwo	24,000 zł pol.	20,000 zł pol.

Sprzedaż polskich wódek, miodów oraz piwa odbywa się prawie wyłącznie wśród wychodźtwa polskiego, gdyż brak kosztownej reklamy, inny gust oraz taniość wódek amerykańskich nie może spowodować zapotrzebowania wśród rdzennie amerykańskiej publiczności. —

W związku z istniejącą obecnie depresją wyłoniły się w eksporcie wódek dwa zagadnienia:

Wysoki koszt wyrobów polskich sprzedawanych w 1.5 galona butelkach powoduje, że cena pojedyńczego zakupu waha się pomiędzy $ 2.75 — 4.00, co jest poważnym wydatkiem, wobec czego wiele osób wstrzymuje się od kupna. Wprowadzenie sprzedaży na rynku amerykańskim wódek polskich w butelkach zawartości „1 pinta“ (mniej więcej pół litra) jest bardzo wskazanym i przypuszczać należy, że spotęgowałoby zbyt.

Mała stosunkowo ilość sprzedaży, a tym samym mały zarobek przedstawicieli firm polskich na terenie amerykańskim, powodują, że nie mogą oni przeznaczać większych sum na ogłoszenia, które są konieczne dla zwiększenia popytu.

Pożądanym byłoby, ażeby producenci stworzyli fundusz na reklamę dla swych przedstawicieli w celu umożliwienia szerszego zbytu swoich produktów.

Celowa akcja reklamowa, chociażby nawet w skromnym zakresie, prowadzona systematycznie i przez dłuższy okres czasu powinna przynieść rezultaty w postaci zwiększonych obrotów.

Stopniowa penetracja niektórych gatunków wódek wśród klienteli czysto amerykańskiej jest możliwa, jednakże trudno się spodziewać poważniejszych obrotów z tego źródła.

WARUNKI ZBYTU MATERIAŁÓW DO INSTALACYJ ELEKTRYCZNYCH W IRANIE.

Od dwóch lat datuje się w Iranie początek wielkiego ruchu elektryfikacyjnego. Obecnie w Teheranie czeska Skoda kończy budowę elektrowni o napięciu 6.600 v., o 10,000 kv., a szereg miast, a nawet najdrobniejszych miasteczek znosi dotychczasowy system oświetleniowy, zastępując drobne instalacje przez jedną centralną.

Głównym odbiorcą wszelkiego rodzaju sprzętu elektrycznego jest rząd irański. Szeroki rozmach budownictwa, a zwłaszcza na odcinku kolejowym i przemysłu zrodził bardzo duże, zwiększające się z każdym dniem, zapotrzebowanie na sprzęt techniczny, w którym elektryczny zajmuje jedno z najpierwszych miejsc. —

Podkreślić należy, że instytucje rządowe albo inni odbiorcy, nie zakupują bezpośrednio materiału elektrycznego lub instalacyjnego, za który, jak za całość budowy, odpowiada główny przedsiębiorca, powierzający prace szczegółowe wybranym przez siebie firmom. — Np. w konkretnym wypadku, elektrownię teherańską buduje Skoda, wszelkie zaś wewnętrzne instalacje elektryczne i magistrale rozdzielcze przeprowadza czeska firma „Kablo“, przy budowie dworca kolejowego w Teheranie, którą prowadzi skandynawska firma „Kampsax“, instalację zwrotnic elektrycznych powierzyła ona firmom „Krupp“ i „Siemens“.

Trzeba zaznaczyć, że zarówno firmy niemieckie, jak i czeskie posiadają w Iranie duże składy konsygnacyjne sprzętu technicznego.

Poza podjętymi przewidziane są w przyszłości względnie wykonywane są obecnie następujące prace: elektrownie w mm. Isfahanie, Tabryzie, Meszedzie i wielu pomniejszych miastach i miasteczkach: w rozbudowie znajduje się jeden z największych portów Iranu na morzu Kaspijskim — Pahlevi, gdzie budowana jest stocznia okrętowa i elektryfikowany, przylegający do Pahlevi okręg Lahidżanu. Przewidziana również jest rozbudowa i elektryfikacja portów Zatoki Perskiej. W stadium budowy znajdują się linie telefoniczne i telegraficzne kolei Transirańskich — 1450 km. — (druty krzemowo-brązowe i kable podziemne). Ponieważ terminy ogłaszanych przetargów są krótkie, tylko przy obecności przedstawicieli na miejscu można przedstawić potrzebne kalkulacje do przetargów, względnie przez posiadanie na miejscu dużego składu, możnaby wykorzystać dostawy.

Momentem korzystnym dla wejścia na rynek z artykułami polskimi jest, jak wyżej wspomniano, dokończenie budowy dużej siłowni w Teheranie.

Według nowych przepisów, wzorowanych na przepisach niemieckich w tym względzie, ma ulec przeróbce przeszło 90% instalacyj elektrycznych, których wykonanie nie odpowiadało pojęciom o instalacji elektrycznej.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 27 CZERWCA 1938 R.

AUSTRALIA. Stawki celne na blachę żelazną i stalową (poz. 136 D austr. tar. celnej) korzystają nadal z przejściowej zniżki, ważnej do 1 III 1939. Cło w tej pozycji wynosi w taryfie pośredniej (również dla Polski) 15% od wartości plus 20 sh od tony, w taryfie preferencyjnej brytyjskiej — 10 proc. od wartości (ze stawką nie wyższą od 28 sh) oraz w taryfie generalnej 27½% od wart. plus 20 sh od tony. Począwszy od 1 III 1939 cło w taryfie pośredniej wynosić będzie 15% od wart. plus 70 sh od tony, w preferencji brytyjskiej — 15 proc. od wart. (ze stawką nie wyższą niż 48 sh od tony) oraz w taryfie generalnej 27½% plus 70 sh od tony.

Minister Cel Perkins złożył w połowie maja br. oświadczenie, które przyjąć należy jako oficjalne stanowisko rządu australijskiego w odniesieniu do polityki celnej. Min. Perkins wymienił trzy punkty jako wytyczne dla przyszłych rozważań na temat zmian w australijskiej taryfie celnej. Dla uzyskania ochrony celnej winna: 1. dana gałąź przemysłu australijskiego okazać się życiowo ważną i zdolną do rozwoju, 2. wysokość stawek celnych winna być uzasadniona, a nie przybierać cech zakazu przywozu, 3. ustalenie wysokości stawek nie ma być uzależnione tylko od decyzji danego ministra, lecz winno być poddane badaniu i dyskusji na terenie Urzędu Taryfowego (Tarif Board). Odnośnie ostatniego punktu australijskie izby przemysłowe poszły dalej, żądając, by wszelkie zmiany celne dokonane były tylko na podstawie uchwały parlamentu związkowego, by dać najszerszym kołom zainteresowanym możność wypowiedzenia się.

BOLIWIA. Zniesione zostały różne kursy waluty boliwijskiej stosowane do importu zagranicznego w zależności od rodzaju przywożonych towarów. Obecnie obowiązywać będzie jeden kurs, który wyraża się stosunkiem 141,40 bol. 1 £. Kurs ustalać będzie Bank Centralny Boliwii na podstawie istniejących warunków rynkowych. Przydział dewiz dla importu dokonywany będzie w granicach wyznaczonych kwot miesięcznych, z uwzględnieniem przede wszystkim artykułów niezbędnych, a więc głównie surowców potrzebnych przemysłowi.

BRAZYLIA. W przepisach dewizowych nastąpiła zmiana, mianowicie z dniem 9 VI br. podniesiona została z 3% na 6% opłata pobierana przy przekazach należności za granicę (poza płatnościami jednak wynikającymi z należności za import towarów zagranicznych).

CYPR. Cło na mąkę ustalono w wysokości 5 £ od tony, na pszenicę — 2 sh od tony. (1 VI 38).

DANIA. Rozporządzeniem duńskiego Ministra Handlu, Przemysłu i żeglugi z dnia 2 czerwca 1938 r. zostały przeniesione z listy towarowej zamkniętej na listę wolną następujące towary:

Inne suszone owoce . . . . (tj. inne oprócz śliwek suszonych, a więc suszone figi, daktyle, rodzynki, wiśnie, jagody)	Nr listy tow. 0514
Herbata	„ 0609
Ryż łamany	„ 0613
Mąka ryżowa (wśród tego mąka ryżowa do pieczywa)	„ 0616

Rozporządzenie to weszło w życie z dniem ogłoszenia.

EGIPT. W połowie maja br. Min. Rolnictwa ogłosiło przepisy, na podstawie których importerzy roślin, owoców i zbóż obowiązani są przedkładać w urzędach celnych świadectwa zdrowotności, wystawione przez odnośne władze kraju wysyłającego.

EIRE (Irlandia). Z dniem 13 V br. weszły w życie nowe cła na: termosy, płyty metalowe pewnego rodzaju, masy kleiste, jako pochodne krochmalu, tkaniny jedwabne, różańce, kije do golfa, gaśnice chemiczne, ryż, części aparatów dla telegrafu bez drutu, części obuwia, umbry do lamp, rury neonowe, chodniki z tkanin, baterie suche, aparaty chłodnicowe itp., artykuły piśmienne, wino z jabłek i gruszek, towary z kazeiny oraz krawaty. Zmienione cła na różne wyroby żelazne i stalowe wejdą w życie z dn. 1 XI 38.

Na okres od 1 VIII 38 do 31 I 39 ustalono kontyngent na tkaniny nieprzemakalne w sztukach na 900.000 yardów kwadratowych. Tkaniny winny być o szerokości powyżej 2½ cala, uszczelnione przy pomocy gumy lub roztworu gumy.

FRANCJA. „Journal Officiel" z dnia 18 V br. przynosi zarządzenie o ustanowieniu nowych kontyngentów importowych z natychmiastową ważnością. Chodzi o następujące artykuły: poz. 346 ter — imitacje porcelany z fajansu jak porclit, porcellit, porcelainit itd. — 1.250 q na kwartał; grzejniki na wodę, piece kąpielowe i ich części — 195 q kwartalnie; auta ciężarowe z karoserią — 3.030 q; auta bez karoserii oraz osobno karoserie i ich części — 2.014 q; ex poz. 645 guziki: guziki fantazyjne z nieszlachetnych metali, także polerowane, pozłacane, posrebrzane, oksydowane, niklowane, brązowane emaliowane lub platerowane — 70 q; guziki z orzecha kamiennego — 95 q; guziki z celuloidu, z celulozy itp. materiałów — 1,5 q; guziki z kazeiny, bakelitu i innych materiałów plastycznych — 57,5 q. Import do Francji powyższych artykułów możliwy jest jedynie na podstawie zezwoleń przywozu, wydawanych przez t. zw. „comités interprofessionnels" dla poszczególnych branż.

HOLANDIA. Z dniem 1 czerwca rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Przydział autonom.
Koszule męskie	1936/37	20% wagi brutto
Wstążki	1932	40% wagi brutto
Sznurowadła	1932	40% ilości grosów
Zapałki	1 VII 34/1 VII 35	30% wagi brutto
Węgorze	1936/37	10% wagi netto
Śledzie solone	1936/37	40% wagi netto
Śledzie świeże	1936/37	40% wagi netto
Ryby morskie świeże	1936/37	10% wagi netto

Na uwagę zasługuje zmiana okresu bazowego dla następujących artykułów: koszule męskie (poprzednio r. 1934) węgorze (r. 1935), śledzie solone (1932/33/34), śledzie świeże (1932/33/34), ryby morskie świeże (r. 1935).

NIEMCY. Z dniem 10 VI br. prowizorycznie wszedł w życie nowy układ handlowy między Niemcami a Włochami. Art. 1 przewiduje, że Włochy cofają z dniem 1 VII br. wszelkie zniżki celne, przewidziane na towary pochodzenia austriackiego. Art. 2 postanawia, że do chwili zniesienia granicy celnej między Niemcami a Austrią obowiązywać będą dla Włoch stawki celne, ustalone w układzie włosko-austriackim dnia 28 IV 1923. Niezależnie od powyższych postanowień wyliczone zostały w nowym układzie towary, które przy przywozie z Włoch do Niemiec jak i z Niemiec do Włoch korzystać będą ze specjalnych zniżek celnych. Niemcy udzieliły ulg celnych na: suknie damskie i odzież wierzchnią damską jedwabną, wyroby dziane, trykoty itp. dla kobiet, jedwabne, krawaty jedwabne i inne, odzież wierzchnią męską oraz wyroby galanteryjne skórzane. Włochy zgodziły się na obniżenie cła wobec: koców i der na łóżka i konie drobnych części z żelaza i stali (sworznie, nity itp.), mebli metalowych, kurków, wentylów itp., niklu i jego stopów, noży i widelców, pomp różnego rodzaju, narzędzi kowalskich i innych, materiałów ogniotrwałych, niektórych wyrobów drewnianych, koszyków, magnezji, waliz i kufrów, tektury, parasoli i drożdży.

PALESTYNA. W taryfie celnej utworzone zostały z dniem 4 V br. trzy nowe pozycje nie obciążone cłem, obejmujące: poz. 49A — włókno cięte, poz. 700 — celuloid w płytach, sztabkach, rurach itp. oraz poz. 714 — róg sztuczny (również bakelit, galalit itp.) w płytach, sztabach, taflach, rurach itd. Poza tym zmieniono cło (30 V 38) w szeregu pozycjach taryfy celnej: cło na cukier podwyższono z 5 na 7,5 milsa od kg, tytoń nieprzerobiony opłaca cło w wysokości 500 milsów zamiast 400 m. od kg, tytoń przerobiony — 1.000 milsów (750 m.) Obciążone zostały 12%-wą stawką następujące towary, wolne dotychczas od cła: narzędzia i aparaty medyczne, lekarskie i dentystyczne, instrumenty weterynaryjne, bandaże lekarskie bawełniane lanolina, niewykończone jak i gotowe lekarstwa i specyfiki z wyjątkiem: chininy i jej soli, innych alkaloidów drzewa chinowego, totakiny, plasmokiny itd. które jako środki do zwalczania malarii nadal wolne są od cła. Sól epsomowa podlega cłu w wysokości 12% od wart. zamiast dotychczasowych 6,5 milsa od kg.

SZWECJA. Z dniem 9 VI 38 weszły w życie nowe stawki celne na koryntki, wanilię oraz dykty brzozowe (7 kor. od 100 kg).

WENEZUELA. W „Gazeta Oficial" ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze do zarządzenia Prezydenta z dnia 11 IV br. w sprawie ustalenia kontyngentów przywozowych. W rozporządzeniu stwierdzono, że ustalenie kontyngentów odbywa się z uwzględnieniem normalnej przeciętnej przywozu i wywozu w ubiegłych latach. Kontyngent określony zostaje na dany artykuł w kilogramach i boliwarach. Importerzy, chcący przywieźć towary skontyngentowane, winni złożyć odpowiedni wniosek do Min. Skarbu w 3 egzemplarzach. Podania rozpatrywane będą w kolejności chronologicznej z uwzględnieniem charakteru importowego petenta, aż do wyczerpania kontyngentu, ustalanego zasadniczo na cały rok. Ważność zezwolenia importowego wynosi 6 miesięcy. Jeden z egzemplarzy zezwolenia przywozowego przedstawiony być musi w Konsulacie Wenezuelańskim kraju wysyłającego. Bez tego zezwolenia Konsulat nie zgodzi się na załadowanie towaru skontyngentowanego. Przywóz artykułów skontyngentowanych odbywać się może tylko przez porty: Maracaibo, Puerto Cabello, La Guaira, Carupano i Cindad Bolivar. Niewykorzystanie zezwolenia importowego podlega karze.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Różne. Firma w Kairze obejmie przedstawicielstwo wyrobów szklanych (butelek), papieru różnego rodzaju, wyr. porcelanowych i naczyń kuchennych. E/15020/21/KL.

Przedstawicielstwo. Firma holenderska poszukuje przedstawicielstwa różnych artykułów galanteryjnych (metalowych i skórzanych) oraz wyrobów nożowniczych. E/14881/4T/KL.

Różne. Firma agenturowa w Turcji nawiąże kontakt z producentami urządzeń biurowych oraz tubek metalowych dla przemysłu farmaceutycznego. — E/14233/95/44/KL.

Urządzenia wnętrz. Firma agenturowa w Paryżu nawiąże kontakt z fabrykantami urządzeń kawiarnianych, krzeseł giętych itp. E/15190/22/KL.

Chemikalia. Firma w Chicago interesuje się importem różn. artykułów chemicznych. E/15606/22/KL.

Drewno. Firma agenturowa w Montevideo nawiąże kontakt z eksporterami drzewa. E/15688/40/KL.

Chlorek wapnia. Firma włoska pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami eksportującymi powyższy artykuł. P/15042/47/ID.

Szkło. Firma turecka pragnie skomunikować się z poważnymi producentami szkła i szyb. P/15127/63/ID.

Szklanki. Firma egipska interesuje się eksportem z Polski szklanek (wzór w P.I.E.) P/15444/53/22/ID.

Różne. Firma holenderska interesuje się importem następujących artykułów: śruby do drzewa, półmiski fajansowe artykuły gumowe, jak opony na koła, ubrania szpitalne (gumowe). P/15374/45/ID.

Artykuły chemiczne. Firma afrykańska interesuje się importem minii ołowianej i litonu. P/15689/47/ID.

Słoma do wyrobu kapeluszy. Firma belgijska poszukuje dostawców słomy do wyrobu koszy i kapeluszy. P/15724/59/Sz.

Wiklina zielona. Firma czechosłowacka poszukuje dostawców 5 wag. wikliny zielonej. P/15155/49/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

DOWÓD Z KSIĄG HANDLOWYCH.

W postępowaniu podatkowym płatnik domagał się powołania świadka na stwierdzenie okoliczności, że do księgi kasowej wpisywane były rzeczywiste i całkowite kwoty utargów dziennych jego przedsiębiorstwa.

W wyroku z dnia 7 XII 1937 r. L. Rej. 4145/35 Najwyższy Trybunał Administracyjny orzekł, że dowód z ksiąg handlowych jest dowodem formalnym i badanie świadków na okoliczność prawidłowości wpisów jest niedopuszczalne. Wpisy te bowiem udowodnione być muszą dokumentami.

ZNACZENIE DOWODÓW RACHUNKOWYCH.

Firma wniosła skargę do N. T. A. starając się wykazać, że asygnacje kasowe przychodowe i rozchodowe, w których podano treść transakcji, nazwisko dostawcy względnie odbiorcy, ilość i cenę towaru oraz podpis, są dostatecznym dowodem zakupu lub sprzedaży towarów.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 28 II 1938 r. L. Rej. 5093/34 zajął następujące stanowisko: „Zapisy do ksiąg handlowych winny być poparte dowodami rachunkowymi, oczywiście oryginalnymi lub kopiami. Asygnacje kasowe są dokumentem wewnętrznym, więc nie mają wagi dokumentu oryginalnego. Jeśli więc istnieją lub winny istnieć dowody rachunkowe oryginalne, brak ich, chociażby tylko częściowy, uzasadnia dostatecznie dyskwalifikację ksiąg handlowych pod względem formalnym".

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMUNIKACJA POCZTOWO-LOTNICZA Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Z uwagi na wysoce aktualny problem rozwoju stosunków handlowych Polski z krajami Południowej Ameryki, a w związku z tym z zagadnieniem korzystania z komunikacji powietrznej przy przewozie korespondencji handlowej, podajemy poniżej kilka wyjaśnień co do pobieranych opłat pocztowo-lotniczych, udzielanych przez czynniki kompetentne.

Opłata za przesyłkę pocztową przeznaczoną do przewozu powietrznego, a przede wszystkim na liniach t. zw. połączeń nadzwyczajnych (service extra-ordinaire) składa się z dwóch części:

a) zwykłej opłaty pocztowej obrotu zagranicznego.

b) dopłaty za przewóz powietrzny.

Opłata pocztowa wynosi w Polsce 55 groszy za list pierwszej jednostki wagi (do 20 g.)

Dopłata za przewóz powietrzny kalkulowana jest na podstawie kosztów przewozu na własnych liniach oraz tych kosztów, jakie zarząd pocztowy polski musi ponosić na rzecz krajów pośredniczących w dalszym przewozie powietrznym, a więc w danym wypadku na rzecz Niemiec względnie Francji, do których należą długodystansowe linie lotnicze Europa-Ameryka Południowa (T-wa D. Luft-Hansa Air France). Przy tym dla wygody publiczności dopłaty te wyznaczone są dla jednostki 5-groszowej, co pozwala na użycie specjalnie w tym celu wydawanych lekkich kopert wraz ze stosownym papierem.

W kierunku z Europy do Ameryki Południn. za przewóz 1 kg przesyłek kategorii „LC" (listy i kartki) zarówno Niemcy jak i Francja żądają odpowiednio: 306 fr. zł do Brazylii, co odpowiada sumie 526,3 zł, 336 fr. zł do Argentyny, co odpowiada sumie 624,5 zł.

Stosownie do tego dotychczas (od jesieni 1937) pobierano w Polsce dopłatę w wysokości zł 2,70 za każde 5 g. do Brazylii i 3,20 za każde 5 g. do Argentyny.

W taryfie dopłat za przewóz powietrzny, obowiązującej od 24 maja br. dopłaty te uległy zniżce, a mianowicie: zł 2,40 za każde 5 g. do Brazylii i zł 2,90 za każde 5 g. do Argentyny.

Jak łatwo spostrzec, dopłaty te są nawet niższe dla listu 5-cio gramowego, niżby to wynikało z przeliczenia stawek 306 wzgl. 366 fr. zł. które dają odpowiednio — 2,63 wzgl. 3,12 zł, a zastosowano je właśnie celem dalszego udostępnienia publiczności korzystania z przewozu samolotem.

Jeśli wziąć jeszcze pod uwagę koszty przewozu powietrznego do Berlina czy Paryża, staje się zrozumiałe, że przy utrzymaniu dotychczasowych stawek przewozowych, tj. 306 i 366

fr. zł, dalsza obniżka ze strony zarządu polskiego nie może mieć miejsca.

Dla porównania przytoczyć należy, że np. w Niemczech pobierana jest dopłata: 1,25 RM za każde 5 g. do Brazylii, co odpowiada 2,66 zł, 1.50 RM za każde 5 g. do Argentyny, co odpowiada 3,19 zł.

Jeśli chodzi o kierunek z Ameryki Południ. do Europy, to miarodajne tu są stawki, pobierane odpowiednio przez zainteresowane kraje, tj. Brazylię i Argentynę.

Otóż w roku 1937 żądały one za przewóz 1 kg LC: Brazylia — 132 fr zł, Argentyna — 230 fr. zł, a więc znacznie mniej, niż za przewóz z Europy do Amer. Połud.

Jednakże zauważyć należy, że już w maju br. kraje te podniosły stawki przewozowe, jak następuje: Brazylia — 147,2 fr. zł, co stanowi 48% stawki 306 fr., Argentyna — 287,5 fr. zł, co stanowi 78,5% stawki 366 fr.

Konsekwentnie, w krajach tych podwyższono pobierane dopłaty: w Brazylii z 4 $ 200 (milrejsy) na 5 $ 400 ok. 1,10 zł, w Argentynie 1 $ 00 (pesos) na 1 $ 25 ok. 2,25 zł.

Tak więc, w obecnym stanie rzeczy porównanie wykazuje dopłaty:

a) w Polsce do Brazylii — 2.40 zł, w Brazylii do Europy 5 $ 200=ok. 1,10 zł.

b) w Polsce do Argentyny — 2.90 zł, w Argentynie do Europy 1 $ 25=ok. 2,25 zł.

Duża różnica występuje więc jeszcze w dopłatach w obrocie z Brazylią, natomiast dopłaty w obrocie z Argentyną są zbliżone do siebie.

Istotą tych różnic jest, jak wyżej wyjaśniono, faktyczna a zasadnicza różnica w wysokości stawek we frankach złotych, przy czym zaznaczyć należy, że zarząd polski faktycznie ponosi koszty obliczane we frankach złotych i przeliczane następnie na walutę amerykańską wg ekwiwalentu i $ amer. = 3.061 frank. zł.

Wszelkie starania czynione w kierunku obniżenia zasadniczych stawek przewozowych przez Towarzystwa Lufthansa i Air France, nie odniosły skutku, tym samym zatem obniżka opłat lotniczych w relacjach do krajów Ameryki Południowej jest niemożliwa.

PRZELICZENIE KURSÓW DEWIZOWYCH, WAŻNYCH DLA TRANSPORTÓW PRZEZ GDYNIĘ W KOMUNIKACJI Z WĘGRAMI.

100 zł (oficjalny kurs 64,25+42%)	= Pengö	91,24
100 kc (oficjalny kurs 11,95+46,5%)	= Pengö	17.48
w przywozie		
100 Rm (oficjalny kurs 136.70+19.5%)	= Pengö	163.50
w wywozie		
100 RM (oficjalny kurs 136,70+10%)	= Pengö	150,37

100 P . . . . . . =	zł	109,60
100 P . . . . . . =	kc	572,08
100 P . . . . . . =	Rm	61.21
100 P . . . . . . =	Rm	66,50.

TRZECI TYDZIEŃ MIĘDZYNARODOWY KONTENERÓW (SKRZYŃ ZBIORCZYCH).

W połowie czerwca odbył się w Brukseli, otwarty w obecności min. komunikacji Belgii przez prezesa międzynarodowego biura kontenerów, senatora Crespi (Italia), trzeci międzynarodowy tydzień kontenerów. Obrady toczyły się głównie dokoła sprawy standaryzacji kontenerów (skrzyń zbiorczych) dla potrzeb międzynarodowych przewozów.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KWESTIA SPECJALIZACJI MŁODZIEŻY W ZAWODACH PORTOWO-MORSKICH.

Tygodnik akademicki „Dekada" wydał swój jubileuszowy numer, poświęcony zagadnieniom szkolnictwa Pomorza i Wybrzeża, ze szczególnym uwzględnieniem spraw specjalizacji zawodowej w służbie życia gospodarczo-morskiego. Spośród wielu i rożnorodnych problemów stosunkowo najszerzej omówiona została kwestia utworzenia Wszechnicy Pomorskiej w Toruniu, Studium Portowo-Morskiego w Gdyni, jak i całokształt szkolnictwa miasta portowego.

Sprawy szkolnictwa i specjalizacji zawodowej młodzieży dla życia gospodarczo-morskiego z uwzględnieniem specyficznych potrzeb i bolączek Gdyni omówione zostały stosunkowo najszerzej w ankiecie pt. „Zagadnienia szkolnictwa zawodowego w ocenie wybitnych osobistości Wybrzeża". W ankiecie tej wzięli udział: Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Fr. Sokół, Prezes Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, poseł na Sejm Tad. Marchlewski, Prezes Polskiego Związku Maklerów Okrętowych Jul. Rummel i dyrektor Rady Interesantów Portu Dr B. Kasprowicz. Z poglądów ujawnionych w ankiecie wyciągnąć można pewne konkretne wnioski, a mianowicie, że poza średnim szkolnictwem handlowym nie wszystkie odcinki dziedziny szkolnictwa zawodowego przedstawiają stan zadawalający, zwłaszcza szkolnictwo przemysłowo - rzemieślnicze, jako związane z pracą portu oraz dalszą rozbudową miasta portowego.

Na uwagę zasługuje tu wykaz brakujących szkól. Ankieta ustaliła dalej istnienie dość jednolitego poglądu na konieczność powołania do życia specjalnego Studium Portowo-Morskiego, dla dokształcania fachowego absolwentów wyższych szkół handlowych, akademickich i technicznych, w zakresie spe-

cjalizacji handlu morskiego, technice portowej, administracji morskiej itp. dziedzinach.

Spośród ciekawszych artykułów znajdujemy tu: „Rola młodzieży w porcie gdyńskim" mgr. J. Kawczyńskiego, dyr. Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, „Dyplom łącznie z praktyką daje dobrego fachowca" mgr. T. Ocioszyńskiego, nacz. wydz. żeglugowego Min. P. i H., „Konieczność reformy studiów handlowych" A. W. Zakrzewskiego z Morsk. Kolegium Ekonomicznego, i „Szkolnictwo miasta portowego Gdyni". Na uwagę zasługuje również specjalny dział pn. „Charakterystyka Zawodów Morskich", który daje przegląd przedsiębiorstw i zawodów, związanych z życiem gospodarczo-morskim. Z zagadnień specjalnych uwzględniono dalej: system pracy na polskich statkach pasażerskich, zawód maklera okrętowego i spedytora portowego, handel i technikę połowów dalekomorskich śledzi itd., również obszernie przedstawiono cele i zadania Państwowej Szkoły Morskiej oraz Liceum Handlowego w Gdyni.

Morski numer „Dekady" opracowany został przez red. Edmunda Urbańskiego z Gdyni.

WYDAWNICTWA

VADEMECUM DRZEWIARSKIE DLA KUPCÓW I EKSPORTERÓW.

Ukazał się roczny zeszyt szwedzkiego czasopisma „Svensk Trävaru-Tidning, The Swedish Timber Trades Journal, wydany w dwu językach szwedzkim i angielskim; zawiera on bogaty materiał z dziedziny produkcji i konsumcji drzewa, produktów pochodnych i głównych towarów drzewnych.

Poza roczną kroniką według miesięcy omawiane są szczegółowo główne rynki produkcji i konsumcji, oddzielnie dla każdego kraju, a nadto poszczególne towary, jak kopalniaki, dykty, wallboard, masa papierowa, papier, smoła etc. oraz rynek frachtów drzewnych. Rocznik zawiera poza tym cały szereg artykułów specjalnych dotyczących zarówno rozwoju techniki w przemyśle drzewnym jak i opisy niektórych zakładów skandynawskich, wreszcie dodano bogaty dział statystyki produkcji i wywozu towarów drzewnych w 1936 i 1937 roku.

Bardzo cenną dla naszych czytelników zaletą tego bogatego w treść zeszytu ujętego na 252 str. jest to, że większość artykułów jest podana również w języku angielskim. Cena zeszytu wraz z porto wynosi 3 szyl. 6 pens. Adres redakcji: Svensk Trävaru-Tidning — Stockholm, Kungsgatan 17.

INFORMATORY PORTOWE G. A. M-u.

Stale gromadzone przez Gospodarcze Archiwum Morskie publikacje informacyjne zwiększyły się ostatnio o nowe wydawnictwa w dziale t.zw. dyrektoriów portowych. Mianowicie do liczby wyliczonych w numerze 6 Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (31 III 1938 r.) dochodzą obecnie nowe wydawnictwa niektórych portów np. Kopenhaga 1938 r., — Antwerpia 1938 r., Rotterdam 1938 r., itp. — Specjalnie jednak należy zwrócić uwagę zainteresowanych na publikacje pt. „The International Mercantile Diary and Year Book 1938" wydaną przez „Syren & Shipping Ltd" — London następnie „The Shipping World Year Book and Port Directory of the World — 1938" opracowany przez znane wydawnictwo „The Shipping World" — Londyn, oraz na publikację pt. „Myhre's Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports including Denmark. Norway, Germany. also Dutch. Belgian and British Timber Ports 1937-8" wydaną przez J. Jörgensen'a w Kopenhadze. Pierwsze z wymienionych wydawnictw zawiera informacje handlowe, dotyczące tak krajów Imperium Brytyjskiego jak i pozabrytyjskich. Dla orientacji wymienimy niektóre punkty omówione przez to wydawnictwo: informacje konsularne, banki, waluta. informacje pocztowe, handel zagraniczny, informacje handlowe, a więc wzory wymaganych w danym kraju dokumentów w handlu zagranicznym, opakowanie, próbki itd. Informacje te zebrane na 319 stronach i ujęte w przejrzysty układ są dużą pomocą dla osób pracujących w handlu, zwłaszcza w handlu zamorskim.

Drugie wydawnictwo jest encyklopedią dla sfer żeglugowych: w 3 rozdziałach: I Ogólny — str. 370, II porty brytyjskie — str. 300, III porty obce — str. 312. podane są zasadnicze wiadomości o portach, a więc położenie, wielkość portu, wyposażenie, obroty, zarząd i władze portu, opłaty portowe, pilotaż itd. — Dział ogólny zawiera podstawowe wiadomości dotyczące shippingu, jak rejestracja i klasyfikacja statków, reguły normujące pracę na morzu, dalej — dane statystyczne dotyczące tonażu poszczególnych krajów, budowy nowych statków itd.

Trzecia z wymienionych książek specjalnie uwzględnia porty drzewne na Bałtyku, Morzu Białym i Północnym, podając praktyczne informacje dotyczące załadowania i wyładowania w tych portach, opłat portowych, sztauerskich oraz wymieniając firmy w poszczególnych portach. Omówione wydawnictwa jak i cały zbiór informatorów GAM-u są do dyspozycji zainteresowanych codziennie od 9-14 oraz we wtorki, środy i piątki od 5-7 po południu w czytelni Instytutu Bałtyckiego (G.A.M.) Świętojańska 23.

PRZETARG URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO POMORSKIEGO W TORUNIU.

Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu powiadamia, że zostało ogłoszone wezwanie do składania ofert pisemnych na przetarg nieograniczony na:

1. a) budowę budynku dla urzędu celnego w Gardei powiat grudziądzki, b) budowę budynku gospodarczego i ogrodzenia, c) budowę pompy.

2. a) budowę budynku urzędu celnego w Żarnówcu p. morski, b) budowę budynku gospodarczego i ogrodzenia tamże, c) budowę pompy.

3. a) rozbudowę budynku urzędu celnego w Zamartem pow. chojnicki, b) budowę budynku gospodarczego tamże.

Oferty zgodnie z wezwaniem winny być złożone do godz. 10 dnia 14 lipca 1938 roku w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w Toruniu w pokoju nr 7.

Otwarcie złożonych ofert nastąpi dnia 14 lipca 1938 r. o 12 w wyżej podanym Urzędzie w pokoju nr 40.

Treść wezwania do składania ofert, bliższych informacyj dotyczących przetargu, oraz za zwrotem kosztów ślepe kosztorysy przetargowe można otrzymać w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w pokoju nr 46 w godzinach urzędowych od godz. 10, po przedłożeniu kwitu Kasy Skarbowej z wpłaconych tam na dochód Min. Spraw Wewn. Dz. III § 8 złotych 3, na roboty budowlane i złotych 1,50 na roboty przy budowie pomp.

Ewentualnie ślepe kosztorysy i warunki otrzymać można również w Kom. Rządu (Ref. Bud.) w Gdyni odnośnie robót w Żarnówcu i Starostwach Powiatowych w Grudziądzu i Chojnicach, odnośnie robót w Gardei i Zamartem. Zastrzega się dowolny wybór oferenta, częściowe lub całkowite unieważnienie przetargu.

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę: na dzień 15 lipca 1938 r. Przetarg nr 28/1/38: mufy, kolanka, trójniki, niple, przeciwnakrętki, korki i śrubunki — razem o łącznej wadze około 600 kg w pozycji 22, różnych wymiarów wg katalogu Firmy Ernest Erbe z kwietnia 1938 r.

Przetarg nr 28/2/38: rury stalowe ciągnione, rury gazowe czarne, rury ciągnione gazowe ocynkowane i rury buksowe, o wadze łącznej około 21000 kg, pozycji 22 różnych wymiarów i ciśnień.

Przetarg nr 28/3/38: 1) blacha cynkowa nr 10 — 1400 kg, blacha cynkowa nr 13 — 7000 kg, blacha cynkowa nr 16 — 200 kg, dostawa w dwu partiach; 2) liny stalowe druciane ocynkowane do zabez. ruchu pociągów wym. 5×19×0,4 mm, 6×19×0,4 mm, około 15000 mb. (1900 kg); 3) gwoździe żelazne różnych wymiarów około 12000 kg, 4) wkrętki mosiężne do drzewa i metali 1150 setek.

Na dzień 29 lipca 1938 r. Przetarg nr 28/4/38: druty stalowe do wyrobu sprężyn, druty stalowe ocynowane, druty żelazne twarde, druty żelazne szklarskie, drut do plombowania aparatów blokowych, druty do spawania, pałeczki (elektrody) do spawania Le chatelier, Forflex, Zelko, spoiwa i proszki do spawania o łącznej wadze około 12000 kg pozycji 35 — różnych wymiarów i różnych wytrzymałości na rozerwanie.

Przetarg 28/5/38: 1) Materiały prądu silnego pozycji około 110 pozycji.

Oferty należy składać do godziny 11 w dniach przetargów do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub przez pocztę do Wydziału Zasobów w Toruniu.

Oferty przesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uznane za spóźnione. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3 proc. oferowanych materiałów. Oferty bez złożonego wadium uważać się będzie za nieważne.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. URP. nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje i wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów pokój 436 w Toruniu.

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) mioteł brzozowych;
2) materiałów malarskich typu: „mokrym na mokre";
3) terpentyny i kalafonii;
4) gwoździ różnych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 15 lipca 1938 r., 2) 19 lipca 1938 r., 3) 26 lipca 1938 r. i 4) 29 lipca 1938 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim.

PRZETARG URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski ogłasza nieograniczony przetarg na wykonanie ok. 45 mb. żelbetowego pomostu i toru pod dźwigi półportalowe w Strefie Wolnocłowej Portu Gdyńskiego.

Warunki przetargu i podkładki ofertowe można otrzymać w godz. od 10 do 12 codziennie w Wydziale Techniczno-Budowlanym, ul. Waszyngtona 13, pokój nr 12, po uprzednim wpłaceniu do kasy Urzędu Morskiego zł 3.

Otwarcie ofert odbędzie się komisyjnie dnia 11 lipca br. o godz. 12, oferty zaś winny być złożone do godz. 11,30.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

BRAK DORSZY NA POLSKIM RYNKU. SŁABE POŁOWY PRZYBRZEŻNE.

Tegoroczne połowy wiosenne naszych rybaków nie były należycie wykorzystane. Największe firmy wstrzymały się w Gdyni od zakupów, gdyż straciły na zakupach ubiegłego roku. Sytuację rybaków ratował tylko Morski Instytut Rybacki, produkując z dorszy filety. Poza tym dorsze zakupowały mniejsze firmy na terenie portu rybackiego w Gdyni i w Helu. W sezonie zimowym grozi nam brak dorszy.

Obecne wyjazdy rybaków na szukanie dorszy na Głębi Gdańskiej lub pod Bornholmem nie przynoszą wyników, gdyż nie ma tam dorszy. Na uwagę zasługuje wyjazd kutra Nadolskiego z Gdyni na wody Gotlandu w dniu 4 lipca br.

Przybrzeżne połowy ostatniego tygodnia m. czerwca dały skromne wyniki w kilogramach:

G d y n i a: dorsze — 820, flądry 5.880. węgorze — 590, certy 220;

H e l : dorsze — 500, flądry — 560, węgorze — 45;

inne miejscowości: flądry — 335, węgorze — 330, szczupaki — 70, okonie — 110;

W ł a d y s ł a w o w o : dorsze — 35, flądry — 215;

c e n a za 1 kg w zł: dorsze — 0,18, flądry — 0.30—1.00. węgorze — 1,30—2,00, szczupaki — 1,30, okonie — 1,60.

Na uwagę zasługuje bardzo nikły udział portu rybackiego w Władysławowie w przybrzeżnych połowach.

PIERWSZE MATIESY W GDYNI.

Dnia 17 czerwca br. przybył z pierwszymi matiesami ze Szkocji s/s „Martie“, mając 1.127/2 półbeczek i starych śledzi jarmuckich 1.591/1.

Dnia 20 czerwca br. s/s „Flores“ wyładował 3.039/2 matiesów.

Dnia 21 czerwca br. s/s „Cezary“ 1.450/2 matiesów i 1.800 kg świeżych ryb z własnych połowów na Morzu Północnym.

Dnia 22 czerwca br. s/s „Zeemeuv“ z Anglii 500/1 śledzi jarmuckich.

Dnia 29 czerwca br. s/s „Henrika Johanna“ z Anglii 901 śledzi jarmuckich.

Dnia 1 lipca br. s/s „Bonden“ 1.840/2 matiesów szkockich. Tegoż dnia s/s „Triton“ 624/1 jarmuckich.

Dnia 4 lipca br. s/s „Vestmanord“ 5.072/2 matiesów i 1.871/1 twardo solonych śledzi z nowych połowów.

PRÓBY MOTOROWEGO LUGRA ŚLEDZIOWEGO „KORAB I“ — Gdy 114.

W czwartek, dnia 30 czerwca br. odbyły się w Zatoce Gdańskiej końcowe próby motorowego lugra śledziowego „Korab I-Gdy 114“, zbudowanego przez Stocznię Jos. L. Meyer'a w Papenburgu — na zamówienie Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

„Korab I“, który zawinął do portu gdyńskiego w ubiegłym tygodniu został poddany próbom na terenie Stoczni w Papenburgu, a następnie w Emden. Nie wszystkie jednakowoż próby można było przeprowadzić na miejscu, a to ze względu na brak właściwego i wystarczającego ładunku, bardzo odległej mili pomiarowej itp.

Toteż statek odebrany prowizorycznie w Emden, z zastrzeżeniami w tych punktach, które mogły być sprawdzone dopiero w Gdyni, został poddany ostatecznemu egzaminowi w Gdyni i Zatoce Gdyńskiej. Egzamin ten wypadł bardzo dobrze.

Warto dla przykładu podać, że gdy kontraktowa ładowność statku miała wynosić 980 beczek szkockich, w rzeczywistości wynosi ona z górą 1.040. Takie nieoczekiwane zwiększenie ładowności statku ma zasadnicze znaczenie przy jego eksploatacji.

Próby szybkości odbyły się na mili pomiarowej koło Helu. Statek całkowicie załadowany (220 ton przy średnim zanurzeniu 3,025 m) przy silnym bocznym wietrze (dochodził do 5°) i fali (od 3—4° Beauforta) — osiągnął średnią szybkość 9,8 węzła — czyniąc tym samym zadość postanowieniom kontraktu.

Pomimo silnej bocznej fali statek wykazał dobrą stateczność.

Również z ciężkiej próby minimalnych obrotów śruby (bardzo ważnej dla statków rybackich — z uwagi na wyrzucanie sieci), statek wyszedł zwycięsko. Luger przy obrotach nie wiele większych ponad 90 na minutę (92,2) posiadał szybkość około 2.5 węzła. to znaczy zupełnie wystarczającą dla celów rybackich.

Na specjalne podkreślenie zasługują pomieszczenia dla załogi, które w porównaniu do analogicznych statków rybackich starego typu są luksusowe. Przyczynią się one niewątpliwie do większej sprawności i wydajności załogi i umilą jej ciężką pracę rybacką.

USILNA PROPAGANDA NIEMIEC ZA SPOŻYCIEM RYB.

Rybołówstwo niemieckie znalazło się ostatnio w ciężkim położeniu gospodarczym. Zarobki rybaków są minimalne i przeważnie niższe od wsparć, jakie rząd płaci bezrobotnym. Ażeby przyjść z pomocą żyjącym w nędzy rybakom, kierownictwo partii narodowo-socjalistycznej na okręg Pomorza zainicjowało urządzenie t. zw. „Fischtagu" — „Dnia Ryby". Pojawiła się odezwa, wzywająca do spożywania w tym dniu ryb zarówno morskich. jak i słodkowodnych oraz zaznaczająca, że niesienie pomocy rybakom drogą zwiększonej konsumcji ryb nie jest ofiarą. choćby z tego względu, że ryby stanowią pokarm tani, smaczny i pożywny. Odezwę podchwyciły narodowo-socjalistyczne organizacje kobiece, które ze swej strony wystąpiły z apelem do pań domu zalecając, by w każdym domu narodowo-socjalistycznym znalazła się w tym dniu ryba na stole. Zapowiedziano wykłady o przyrządzaniu ryb oraz urządzono pokazy, na których rozdawano przepisy przyrządzania ich. Dla celów propagandy oddano cały aparat partyjny, co oczywiście ułatwiło przeprowadzenie „Fischtagu". W koszarach partyjnych. obozach pracy i kuchniach ludowych wydano w tym dniu na obiad, jako główne danie — rybę. Propagandę przeprowadzono również za pośrednictwem dzieci szkolnych oraz przez radio, przez które nadano reportaż o przebiegu „Fischtagu". W oczekiwaniu dużego popytu na ryby pojawiło się w prasie ostrzeżenie pod adresem handlarzy, ażeby nie podnosili cen, o ile nie chcą znaleźć się w obozach koncentracyjnych. Dzień propagandy spożycia ryb odniósł swój cel, gdyż nie tylko na Pomorzu, ale również w całych Niemczech już w godzinach przedpołudniowych zabrakło towaru.

Wykorzystując zebrane doświadczenie partia narodowo - socjalistyczna wystąpiła z hasłem, że w każdym tygodniu przynajmniej jeden obiad winien uwzględnić dania z ryb. Ponieważ okazało się, że przy wyznaczaniu jednego dnia dla całej prowincji handel nie jest w stanie zaspokoić zapotrzebowania. opracowany został t. zw. „Fischplan", według którego w poszczególnych dniach tygodnia zalecane jest spożywanie ryb w wyznaczonej na dany dzień grupie miast i powiatów. Osiągnięto w ten sposób efekt, że zarówno rybacy, jak i handel mają zapewniony w ciągu całego tygodnia zbyt dla swych towarów. Jak słychać za przykładem Pomorza ma być opracowany „Fischplan" również dla innych prowincyj, w których rybołówstwo walczy z trudnościami, wynikającymi z niezorganizowanego rynku zbytu. Ostatnio na skutek poważnie zwiększonego zapotrzebowania na ryby, w handlu tym artykułem wprowadzono reglamentację cen. która z jednej strony ma na celu usunięcie spekulacji, z drugiej przyczynić się tym samym do jak największego spopularyzowania ryb wśród szerokich mas ludności Niemiec. (u)

REORGANIZACJA ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.

Sprawozdanie z angielskiej gospodarki śledziowej za ubiegły sezon roczny, kończący się z dniem 31 marca 1938 r. wykazuje jej ciężkie położenie, szczególnie z powodu utraty dwóch dużych rynków zbytu. tj. Niemiec i Rosji Sowieckiej. Pomimo redukcji flotylli rybackiej. jest ona jak również i jej załoga za liczna na obecne potrzeby przemysłu śledziowego, który obecnie według obliczeń Izby Przemysłu Śledziowego może dać zatrudnienie zaledwie 300 lugrom parowym, tj. mniej niż połowie obecnego stanu flotylli.

Przedłożone ostatnio w parlamencie rządowe projekty „ustaw śledziowych" przewidują reorganizację „Izby Przemysłu Śledziowego" i podwyżkę subwencji na budowę nowoczesnych lugrów motorowych. Projekty te zostały przyjęte 16 czerwca w trzecim czytaniu. należy się zatem liczyć z tym, że rząd brytyjski udzieli 250.000 funtów szterlingów subwencji na budowę nowych lugrów. Na cele propagandy konsumcji śledzi w Wielkiej Brytanii ma być przeznaczona suma 25,000 funtów. Poza tym przewidziane jest podwyższenie gwarancji rządowej dla kredytu eksportowego. W roku zeszłym np. w obrotach z Polską gwarancja ta sięgała 60.000 funtów szterlingów.

POŁOWY I EKSPORT ŚLEDZI SZKOCKICH.

Szkockie połowy śledzi od początku roku bieżącego do 31 maja wynosiły 613.782 cwts, wartości Ł. 219,515 — wobec 445.085 cwts, wartości Ł. 209,686 — w tymże okresie roku poprzedniego.

Eksport solonych śledzi jesiennych z Yarmouth i Lovestoft wynosił przy końcu maja br. 463,727 beczek, w tym do Gdańska 122.900 beczek, do Gdyni 68,323 beczek (do Szczecina 99.733 beczek, do Królewca 46.863 beczek).

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu towarów kolonialnych, panuje w dalszym ciągu spokój. Obroty są bardzo małe. Transakcje dokonywane są jedynie w sporadycznych wypadkach i to na małe partie. Na rynkach zagranicznych szczególnie w portach na kontynencie, transakcje tranzytowe w towarach kolonialnych z natychmiastowym wykonaniem dochodzą do skutku również tylko w koniecznych wypadkach, ze względu na okres letni.

Obroty w towarach kolonialnych w portach zagranicznych uważane są na ogół za zadawalniające. Niektóre towary jak kawa brazylijska i niektóre korzenie wykazują tendencję mocniejszą. Dostawy towarów kolonialnych do portów na kontynencie, zostały nieco zwiększone z uwagi na nadchodzący okres zakupów przez firmy wewnątrz krajów na nowy sezon. Ceny na ogół ustabilizowały się. Niektóre rynki wykazują tendencję stałą. W odniesieniu do rynku polskiego z uwagi na kontyngentowanie u nas towarów, eksporterzy w poszczególnych portach załadowczych podnieśli ceny na niektóre towary, co spowodowało konieczność zastosowania podwyżki cen sprzedaży ze strony importerów w portach polskich.

Importerzy polscy szczególnie w Gdyni przystąpili do czynienia zakupów na nowy sezon i pozawierali już kontrakty na dostawy niektórych towarów.

Kawa surowa.

Zbyt kawy w dalszym ciągu słaby. Importerzy kawy dążą do stabilizacji rynku przez uporządkowanie importu w ramach transakcyj wiązanych. Chaos jaki panował w handlu kawą, przyniósł znaczne straty importerom i odbił się ujemnie na naszym eksporcie. Reforma, jaką przeprowadzono na tym odcinku przez specjalną Komisję Kawową i Herbacianą, wyłonioną ze strony importerów i K.H.Z. — jest określenie ścisłej wysokości kontyngentów w transakcjach wiązanych na okres od 1 VII 1938 r. do 1 XII 1938 r. Ustalono, że w okresie tym zostanie importowane w transakcjach wiązanych kawy brazylijskiej za 1 mil. zł i kawy centralno ameryk. również za 1 mil. zł z dopłatą kompensacyjną w wysokości 44 proc. Umożliwi to normalną pracę importerom i doprowadzi handel tym artykułem do rentowności.

Ceny kawy kształtują się obecnie następująco loco magazyn importera: Rio 7, zł 3,10 — 3,15 za 1 kg, Santos zł 3,70 — 4,10 za kg, Guatemala zł 4,80 — 5,40 za kg, zależnie od gatunku. —

Herbata.

Obroty w handlu herbatą średnie. Dowozy umiarkowane. Widoki zwiększenia obrotów na razie beznadziejne z uwagi na posiadanie dostatecznych zapasów przez dystrybutorów wewnątrz kraju. Dla uzdrowienia rynku herbacianego importerzy herbaty podjęli te same kroki co przy imporcie kawy mianowicie: zgodzili się na uchwałę Komisji Kawowo Herbacianej, ustalającej wysokość przywozu herbaty w transakcjach wiązanych na 2 półrocze br. W tym okresie ma być ogółem przywiezione herbaty w transakcjach wiązanych za 1 mil. zł z dopłatą kompensacyjną w wysokości 42 proc. W ten sposób ogólne dowozy herbaty nie będą przewyższać możliwości konsumcyjnych rynku.

Ceny herbaty kształtują się loco magazyn importera za 1 kg, zależnie od ilości i gatunku następująco: Cejlon zwykły zł 12,20 — 12,40, Cejlon średni zł 12,50 — 13,50, Cejlon lepszy powyżej 13,50, Sumatra zł 12 — 13. Na inne herbaty ceny bez zmiany. Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna, ceny bez większych zmian z małymi wahaniami.

Korzenie.

Na rynku holenderskim ceny za pieprz wzrosły o 1 — 2 Hfl. na 100 kg i mają dalej tendencję zwyżkową. Cena na piment zwyżkowała bardzo znacznie. Zwyżka ta wynosi 10 sh. na 50 kg. Wzrost cen za granicą spowodował lekką zwyżkę cen w kraju. Ceny kształtują się za 1 kg loco magazyn importera następująco: pieprz czarny zł 3,10 — 3,20, pieprz biały zł 3,50 — 3,70, cynamon zł 5,80 — 6. Piment zwyżkował o 20 — 30 gr. na kg.

Owoce suszone.

Obroty w owocach suszonych nadal bardzo ograniczone. Zbyt znajdują jedynie Sułtanki, śliwki suszone oraz jądra orzechów. — Na sułtanki i śliwki ceny są utrzymane. Jądra orzechowe zwyżkowały o 50 gr na kg. Zwyżka ta nastąpiła na skutek wzrostu cen w krajach produkcji.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 22 czerwca nadszedł do Gdyni transport 2.256 kg herbaty na s/s „Chorzów".

S/s „Gdynia" przywiózł do portu gdyńskiego dnia 25 czerwca ładunek 100 skrzynek koryntek z Catakolo w Grecji.

Dnia 30 czerwca s/s „Nordland" wyładował w Gdyni 63 worki orzechów nadeszłych z Istambulu.

Nowy transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni dnia 7 lipca w ilości ca 12,000 skrzyń. Transport przywiezie s/s Bernicia".

S/s „Vingaland" ma nadejść do Gdyni dnia 14 lipca z ładunkiem owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 30 czerwca urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne razem 7 przetargów, na których wystawiły:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

w dniu 15 czerwca br.:
1.438 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.438 kl. w cenie 1,90—2,01 zł kg
400 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 400 kl. w cenie 16,50—17,00 zł klatka
6.500 kg śliwek kalif. Oregon — sprzedano: 6.500 kg w cenie 1,38 zł kg
na aukcji w dniu 23 czerwca wystawiono:
402 klatki pomidorów duńskich — sprzedano: 402 klatki w cenie 16,— zł klatka
dnia 28 czerwca wystawiono na aukcję:
418 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 18 skrzyń w cenie 31 zł skrzynia
400 skrzyń w cenie 44,50 zł skrzynia.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 czerwca przetarg, na którym wystawiły:
2.000 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 2.000 kl. w cenie 15,25—16,50 zł kl.
200 worków śliwek kalif. „Oregon" — sprzedano: 200 work, w cenie 1,35—1,37 zł kg
72 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 48 skrzyń w cenie 25 zł 360-tki 24 skrz. w cenie 34,50 zł 490-tki.
na aukcji w dniu 22 czerwca wystawiły:
400 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrzyń w cenie 45,50—46,00 zł skrzynia
w dniu 27 czerwca wystawiono:
758 worków śliwek suszonych kalif. — sprzedano: 758 w. w cenie 1,07—1,38 zł kg zależnie od sortymentu
750 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 750 skrzyń w cenie 41—42 zł skrzynia
dnia 30 czerwca br. wystawiono do przetargu następujące partie:
950 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 950 skrzyń w cenie 41,50—45,00 zł skrzynia.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH NA SKŁADACH W PORCIE GDYŃSKIM.

Zapasy owoców południowych na składach w porcie gdyńskim wynosiły na dzień 30 czerwca br.: pomarańcz 1.161 skrzyń i 150 klatek, cytryn — 2.304 skrzyń i grapfruitów — 865 skrzyń.

Tak nikle zapasy są zjawiskiem normalnym w martwym obecnie sezonie dla owoców południowych.

IMPORT TURECKICH OWOCÓW SUSZONYCH DO POLSKI.

Według informacji z Turcji, obrót towarowy polsko-turecki przedstawiał się w ostatnich 3 latach następująco w funtach tureckich:

rok	Import z Polski do Turcji	Eksport z Turcji do Polski
1935	229.199	229.725
1936	431.758	924.836
1937	361.094	2.260.533

Z cyfr tych wynika. że w ostatnim roku wzrósł znacznie eksport do Polski podczas, gdy import spadł w stosunku do 1936 o około 70.000 funtów tur. Najpoważniejszą pozycję eksportu do Polski stanowiły owoce suszone, i to:

	1937 r.	1936 r.
rodzynki	137.833 f. t.	154.587 f. t.
figi	17.247 f. t.	44.124 f. t.
orzechy laskowe	171.649 f. t.	115.754 f. t.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WŁOCHY REGULUJĄ EKSPORT LETNICH WCZESNYCH OWOCÓW ŚWIEŻYCH.

W gazecie Ufficiale z dnia 2 czerwca br. ogłoszony został dekret ministerialny z dnia 26 maja br. o wywozie brzoskwiń, wiśni, czereśni i śliwek świeżych. Dekretem tym uregulowana została kwestia opakowania odnośnych owoców przy wywozie, waga, która musi być standartowa oraz kwestia kontroli odnośnie jakości towaru.

JUGOSŁAWIA ZAPOWIADA WZROST EKSPORTU ŚLIWEK SUSZONYCH.

Tegoroczne zbiory owoców w Jugosławii zapowiadają się bardzo obficie, a szczególnie zbiory śliwek. W związku z tym, Jugosławia już obecnie czyni starania o zwiększenie eksportu śliwek suszonych na niektóre rynki zbytu. Według dotychczasowych obliczeń. produkcja śliwek suszonych w tym roku będzie większa o 1500 — 2000 wagonów niż w roku ubiegłym.

WIDOKI ZBIORÓW ŚLIWEK W U. S. A.

Według wiadomości otrzymanych z Oregonu. niepogoda (deszcze i zimno) jaka nawiedziła dolinę Willamette wyrządziła dużo szkód drzewom śliwowym. niszcząc prawie wszystkie kwiaty. Wskutek tego, zbiory śliwek w tej dolinie będą bardzo słabe. Ogrody wyżej położone, gdzie drzewa śliwowe zaczęły kwitnąć znacznie później, dają widoki w ogóle lepszych zbiorów.

Z Portlandu donoszą, że ilość zbiorów w tym roku jest na razie trudna do określenia. Na ogół istnieje przypuszczenie, że o ile stan pogody się nie zmieni, ogólne zbiory będą znacznie mniejsze, niż w ubiegłym roku i wahać się będą od 25—35 tys. ton.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 lipca 1938 r. | NR 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Bandera polska a sytuacja żeglugowa na wodach Bliskiego Wschodu

W zagranicznych kołach żeglugowych, które uważnie śledzą wszelkie zmiany, związane z eksploatacją i rentownością poszczególnych szlaków okrętowych oraz dość skwapliwie notują pojawianie się na nich zmodernizowanego tonażu konkurencyjnego lub zgoła nowych bander — zwracają ostatnio uwagę na fakt rozbudowy handlowej floty rumuńskiej.

Jak wiadomo, bandera rumuńska wespół z polską. włoską, angielsko-palestyńską i innymi, obsługuje za pomocą odnośnych linij regularnych szlaki wód Bliskiego Wschodu. Z uwagi na różnorodność zainteresowań, w orbicie których znajduje się od r. 1933 t. zw. „linia palestyńska", Tow. Gdynia — Ameryka w związku ze spodziewanymi przeobrażeniami na tym odcinku zarówno w zakresie eksploatacji. jak i rentowności żeglugowej, warto poświęcić nieco uwagi zagadnieniu basenu czarno i śródziemnomorskiego. W ten czy inny sposób. kwestia ta bowiem może nie minąć bez wpływu na dalsze kształtowanie się rozwoju naszego przedsiębiorstwa żeglugowego, mimo, że jego odcinek lewantyński z bazą w Constancy stanowi tylko fragment całokształtu pracy.

W związku z tym zwrócić należy uwagę na zainteresowanie kół żeglugowych rozbudową handlowej floty rumuńskiej, połączoną z jej modernizacją. Na zamówienie rządu rumuńskiego w znanej stoczni duńskiej Burmeister & Wein w Kopenhadze, został ostatnio zbudowany nowoczesny motorowiec pasażerski „Transilvania", uroczystość podniesienia bandery na którym odbyła się w obecności reprezentantów Rumunii, Danii i szeregu innych państw m. in. Polski. Nowy motorowiec posiada 8.000 BRT., zaopatrzony jest w motory o sile 18 tys. KM., pozwalające na rozwinięcie znacznej szybkości 22-24 węzłów, pod względem której ustępować będzie zaledwie belgijskiemu statkowi tej klasy „Prince Albert". Statek posiada pomieszczenia pasażerskie I, II i III klasy dla 330 osób oraz 13,5 tys. metrów sześciennych ładowni, izolowanych i zaopatrzonych w chłodnie: jest on całkowicie przystosowany do rejsów na wodach Lewantu. Motorowiec „Transilvania" rozpoczął obsługę linii Constanca — Istambuł — Aleksandria. W tej samej stoczni duńskiej znajduje się w budowie podobnych rozmiarów statek siostrzany, który otrzyma nazwę „Besarabia". Obydwie nowe jednostki rumuńskie, które wchodzą w skład floty Tow. Serviciul Maritim Roman, przeznaczone są dla komunikacji pasażersko-towarowej między Rumunią. Turcją i Egiptem, który to szlak obsługiwany był dotychczas przez szybkobieżne, jednak mniejsze i przestarzałe statki rumuńskie.

W związku z modernizacją tonażu, część starego taboru pływającego tow. S. M. R., która zajmowała się eksploatacją odcinka Constanca — Istambul — Pireus — Aleksandria, zostanie obecnie wycofana i przeznaczona wyłącznie na rejsy z Rumunii do Palestyny.

Nowe to pociągnięcie w rumuńskiej polityce żeglugowej, przyczyniając się niewątpliwie do znacznego usprawnienia komunikacji morskiej na szlakach lewantyńskich, spowoduje z drugiej strony pewne przeobrażenia na

odcinku żeglugowym wód Bliskiego Wschodu, na których krzyżują się w tej chwili także interesy shippingu Polski i Italii, nie mówiąc już o banderze angielsko-palestyńskiej, która z powodu niedawnej utraty statku pasaż.-towarowego „Har Carmel“ zaznacza stosunkowo niewielki udział w eksploatacji szlaku rumuńsko-palestyńskiego.

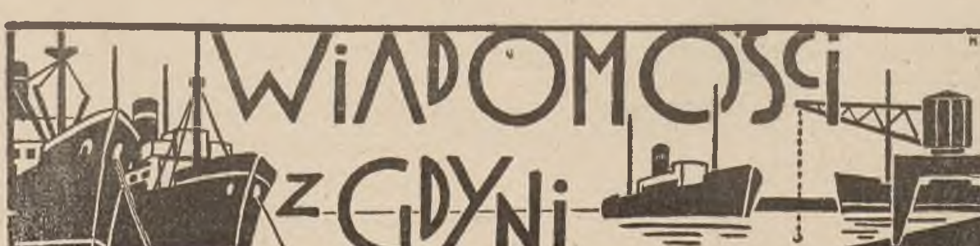
Zwiększa to znacznie czynnik konkurencyjny, zwłaszcza dla żeglugi polskiej, która za pomocą statków linii palestyńskiej Tow. Gdynia — Ameryka już od 5 lat zajmuje się eksploatacją szlaku Rumunia—Turcja—Grecja—Egipt — Palestyna i oddała szczególne usługi w zakresie emigracji żydów ze środkowej i południowo - wschodniej Europy do Palestyny. Na przestrzeni ostatnich 2 lat na skutek wzmagających się rozruchów arabsko - żydowskich oraz ograniczeń przez władze angielsko-palestyńskie możliwości i ruch emigracyjny do Palestyny znacznie się zmniejszył, co odbija się niekorzystnie na pracy s/s „Polonia“, jedynego polskiego statku, obsługującego obecnie ten szlak. Niewątpliwie ujemnie odbić się musi w penetracji tego odcinka również fakt, że przeznaczone dla obsługi linii palestyńskiej mniejsze statki rumuńskie, są w eksploatacji jednostkami ekonomiczniejszymi, a pod względem opłat tańszymi od s/s „Polonia“. Wobec stojącej zatem pod znakiem zapytania opłacalności polskiej linii palestyńskiej, należałoby się zastanowić już teraz nad dalszymi jej losami. Trudno przewidzieć decyzje, jakie w tej sprawie zapadną ze strony GAL-u, pragnęlibyśmy wszakże podkreślić znaczenie obsługiwania w ogóle szlaku lewantyńskiego przez polską banderę.

Należy się również liczyć z poważnym wzrostem konkurencji bandery rumuńskiej dla żeglugi i portów włoskich, zwłaszcza Triestu, który obok Constancy odgrywał dotąd poważną rolę rozdzielczą w ruchu turystyczno-emigracyjnym z południowo-środkowej Europy do krajów Bliskiego Wschodu. Trzeba tu mieć na uwadze okoliczność, że na skutek zainstalowania na linii lewantyńskiej dwóch nowoczesnych i szybkobieżnych motorowców „Transilvania“ i „Besarabia“ czas podróży na poszczególnych odcinkach tej trasy ulegnie poważnemu skróceniu a także taniość opłat za przewozy pasażerów, pod którym to względem handlowa flota rumuńska była prawie że bezkonkurencyjna dla innych bander w basenie mórz Czarnego i Śródziemnego.

Spodziewać się więc można pewnych perturbacyj na odcinku żeglugowym szlaków, łączących południową Europę z północnym wybrzeżem Afryki oraz zachodnim wybrzeżem Azji. Wskazuje to równocześnie na zwiększające się dla interesów ogólno-europejskich znaczenie krajów basenu bałkańsko-lewantyńskiego. Nie można na razie przewidzieć, czy poza najbardziej zainteresowanymi państwami, tj. Rumunią, Polską, Italią i ewent. Wielką Brytanią, na widownię tą nie wystąpią także inne, zaangażowane nie tyle pod względem żeglugowym, ile raczej handlowym.

Rozbudowa rumuńskiej linii żeglugowej do Lewantu wywołała już częściowo reperkusje gospodarcze, których zasięg rozpoczyna obejmować także sferę zainteresowań krajów środkowej i północnej Europy; słusznie interesuje więc ona Polskę. Otóż niemiecko-austriackie tow. żeglugowe „Erste Donau - Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft“ wydało już nową taryfę dla bezpośredniego transportu towarów statkami swymi z niektórych portów na Dunaju do rumuńskiej stacji portowo-kolejowej Giurgiu, stąd koleją do Constancy i dalej rumuńskimi statkami do portów Lewantu. Nowa taryfa wykazuje znaczne zniżki dla przewozu towarów tranzytowych na linii Dunaj — Lewant. Jednocześnie wprowadzono po raz pierwszy bezpośrednie stawki przewozowe, obliczone w lejach rum. po kursie przeliczeniowym 100 lei = 4 pengö = 40 dinarów = 23,50 Kc. = 2,50 RM. Nowe te udogodnienia komunikacyjno - żeglugowe, jak i stosowanie ulg w opłatach za transport ma na celu rozwinięcie tranzytu towarowego między krajami basenu dunajowego z jednej strony, a bałkańsko-lewantyńskimi z drugiej.

Edm. Urbański.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

Dnia 14 bm. odbyło się pod przewodnictwem prezesa Izby p. St. Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego ustalone zostały wytyczne co do stanowiska Izby w sprawie rozbudowy polskiej floty dla połowów dalekomorskich. Poza tym Prezydium rozpatrzyło szereg spraw, dotyczących spraw gospodarki finansowej Izby oraz sprawy bieżące.

URLOP PREZESA IZBY.

Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 15 bm. swój urlop wypoczynkowy.

PRZEDSTAWICIELE KONFERENCJI BAŁTYCKIEJ W GDYNI.

Dnia 30 czerwca br. bawili w Gdyni przedstawiciele Konferencji Bałtyckiej, mającej swą stałą siedzibę w Kopenhadze, a m. dyrektor Konferencji p. Stench i p. Ankerman, członek Komitetu Wykonawczego Konferencji. Przedstawiciele wymienionej Konferencji Bałtyckiej odbyli rozmowy z zarządem Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni, zwiedzając przy tej sposobności urządzenia portowe.

„ROBUR VIII" NOWY POLSKI TRANSPORTOWIEC WĘGLOWY.

Dnia 3 lipca br. odbyło się w Gdyni poświęcenie statku węglowego s/s „Robur VIII", należącego do floty Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob".

Statek ten wybudowany przez stocznię angielską The Burntisland Shipbuilding w Burntisland (Szkocja), jest nowoczesnym transportowcem węglowym i posiada następujące wymiary: 104.6 m. długości i 15 m. szerokości, 4.300 DWT., 2.864 BRT., 1.611 NRT. Pojemność ładowni wynosi 5.971 m³. Statek posiada urządzenia do szybkiego otwierania i zamykania luk, a pod względem konstrukcyjnym przystosowany jest do żeglugi w lodach. Do napędu służy 3 cylindrowa sprężona maszyna na parę przegrzaną, która może rozwinąć siłę do 1.300 HP. Szybkość statku wynosi 10¼ mil na godzinę. Węglowiec „Robur VIII" jest obok s/s „Wisła", należącego do tow. Żegluga Polska, największym statkiem transportowym polskiej floty handlowej.

Flota węglowa Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob" składa się łącznie z 6 statków, w której to liczbie znajduje się 5 transportowców i 1 statek bunkrowy.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MAJU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. maju br. osiągnęły *714.452,8 ton* wobec 760.644.3 ton w miesiącu kwietniu br., 716.161.3 ton w miesiącu maju 1937 r. oraz 596.813,1 ton w mies. maju 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 6,1 procentowy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br., a nieznaczny 0,2%-owy spadek w stosunku do miesiąca maja 1937 r. oraz 19,7%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem majem 1936 r.

Miesiąc maj br. jest trzecim z rzędu miesiącem bieżącego roku, wykazującym spadek obrotów w porównaniu z analogicznym miesiącem ubiegłego roku. Miesiąc ten jest zaledwie o 25.361 ton większy od najmniejszych obrotów notowanych w okresie: styczeń — czerwiec br. w miesiącu lutym br.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich portu w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 107.916,7 ton oraz wywóz zamorski — 606.536,1 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie pierwszych pięciu miesięcy br. tj. przywóz zamorski łącznie z wywozem zam. — 3.683.775,1 t. wykazują nieznaczny 4,4%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (3.529.866.7 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wyniosła 153.908,4 ton, a więc prawie że jedną trzecią tego, co dała nadwyżka w analogicznym okresie czasu 1937 roku w porównaniu z 1936 r.

Tempo wzrostu obrotów towarowych portu słabnie nadal. Osłabienie wzrostu spowodowane zostało przede wszystkim spadkiem przywozu zamorskiego w okresie: styczeń — maj br. (654.769,1 ton) o 6,9% w porównaniu z analogicznym okresem czasu 1937 roku (703.031,1 ton). Jak poważnie wygląda to załamanie się przywozu, najjaskrawiej ilustruje to porównanie z 52,6%-ym wzrostem w tym samym okresie czasu 1937 roku w stosunku do 1936 roku (460.586,8 ton).

Sytuację ogólną ratuje tu w niewielkim stopniu pomyślne kształtowanie się wywozu zamorskiego, wykazującego w okresie: styczeń — maj br. (3.029.006,— ton) nieznaczny 7,2%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (2.826.835,6 ton). Podobnie, jak w przywozie również i w wywozie daje się zaobserwować osłabienie tempa wzrostu. Tak np. wywóz zamorski w okresie: styczeń — maj 1937 roku (2.826.835,6 ton) wykazał 8,9%-owy wzrost w porównaniu z 1936 rokiem (2.593.780,9 t.)

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (107.916.7 t.) wykazuje 11,5%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. (121.970,7 ton), poważny 31,6%-owy spadek w stosunku do miesiąca maja 1937 roku (157.855.1 ton) oraz wzrost 53,9%-owy w porównaniu z miesiącem majem 1936 r. — (102.536,6 t.)

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za ub. miesiąc kwiecień br.): rudy różne i wypałki pirytowe — 7.523 t. (17.237 t.), fosforyty — 12.742 t. (20.864 t.), żużle Thomasa — brak (2.400 t.), nasiona oleiste — 1.301 t. (3.748 t.), owoce świeże — 3.251 t. (5.797 t.), skóry — 2.730 t. (3.907 t.), bawełna — 6.291 t. (6.914 t.), miedź — 1.493 t. (2.121 t.), maszyny, aparaty i części — 709 t. (1.202 t.), oraz samochody, motocykle i części — 512 t. (770 t.)

Wzrosły natomiast pozycje: złomu żelaznego — 39.512 t. (28.707 t.), roślin i materiałów roślinnych — 202 t. (12 t.), żywicy — 868 t. (533 t.), pirytów — 870 t. (brak), asfaltu — 414 t. (2 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 596 t. (298 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 1.025 t. (770 t.), wełny — 3.649 t. (3.285 t.), juty — 1.320 t. (861 t.), szmat — 1.511 t. (1.135 t.), pa-

pieru i makulatury — 810 t. (781 t.), oraz wyrobów żelaznych i metal. — 819 t. (190 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 2½-krotny spadek wywozu rud różnych i wypałków pirytowych oraz ok. 40 procentowy wzrost wywozu złomu żelaznego.

Najlepszą jednakże ilustracją zmian importu w miesiącu sprawozdawczym będzie porównanie z tym samym miesiącem (majem) 1937 roku. Spadek importu zam. w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem majem 1937 roku spowodowały przede wszystkim pozycje grupy hutniczej: rud różnych, wypałków i pirytowych (w nawiasie dane za miesiąc maj 1937 roku) — 7.523 ton (14.321 t.), oraz złomu żelaznego — 39.512 t. (75.039 t.) Poza grupą hutniczą zmniejszył się przywóz: nasion oleistych — 1.301 ton (2.837 t.), kakao — 449 t. (668 t.), pirytów — 870 t. (3.099 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.025 t. (1.142 t.), garbników — 803 t. (1.622 t.), bawełny — 6.291 t. (7.981 t.), przędzy bawełnianej — 139 t. (201 t.), kauczuku — 607 t. (856 t.), wyrobów gumowych — 61 t. (351 t.), papieru i makulatury — 810 t. (2.149 ton), celulozy — 688 t. (827 t.), żelaza surowego — 339 t. (474 t.), miedzi — 1.493 t. (1.703 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 107 t. (242 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu ok. 50 procentowy spadek importu złomu żelaznego.

Wzrost natomiast wykazuje przywóz: owoców świeżych — 3.251 t. (2.227 t.), owoców suszonych — 533 t. (186 t.), orzechów i migdałów — 126 t. (47 t.), herbaty — 110 t. (77 t.), korzeni — 136 t. (59 t.), roślin i materiałów rośl. — 202 t. (83 t.), żywicy 868 t. (519 t.), śledzi solonych — 339 t. (58 t.), olei — 325 t. (122 t.), asfaltu — 414 t. (360 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 396 t. (247 t.), tranu — 185 t. (173 t.), przetworów chemicznych — 249 t. (202 t.), fosforytów — 12.742 t. (9.677 ton), skór — 2.750 t. (1.754 t.), wełny — 3.649 t. (2.546 t.), juty — 1.320 t. (1.128 t.), szmat — 1.511 t. (1.397 t.), cyny — 356 t. (247 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 819 t. (207 t.), maszyn, aparatów i części — 709 t. (344 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 512 t. (474 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem kwietniem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Maj 1938 r.	Kwiecień 1938 r.	Maj 1937 r.
Nasiona różne	17	84	16
nasiona oleiste	1.301	3.748	2.837
ryż surowy	8.171	8.347	6.338
owoce świeże	3.251	3.797	2.227
owoce suszone	533	807	186
konserwy owocowe	8	5	30
orzechy i migdały	126	173	47
kawa	374	501	393
herbata	110	121	77
kakao	449	305	668
korzenie	136	92	59
rośliny i materiały rośl.	202	12	83
żywica	868	533	519
śledzie świeże	—	35	—
śledzie solone	339	199	58
rudy różne i wypałki piryt.	7.523	17.237	14.321
piryty	870	—	3.099
oleje	325	271	122
smoła i smary	29	16	52
asfalt	414	2	360
tłuszcze i oleje roślinne	396	298	247
tłuszcze zwierzęce sur.	1.025	770	1.142
tran	185	134	173
napoje alkoholowe i in.	84	162	119
tytoń	71	146	68
siarka	76	325	220
przetwory chemiczne	249	297	202
farby	38	68	67
garbniki	803	1.082	1.622
fosforyty	12.742	20.864	9.677
żużle Thomasa	—	2.400	—
skóry	2.750	3.907	1.754
wełna	3.649	3.283	2.546
odp. wełny	186	68	81
przędza wełniana	29	17	25
bawełna	6.291	6.914	7.981
odp. bawełny	193	143	122
przędza bawełniana	139	169	201
len, konopie, sisal i inne włókna rośl.	135	63	71
juta	1.320	861	1.128
szmaty	1.511	1.135	1.397
kauczuk	607	672	856
wyroby gumowe	61	30	351
papier i makulatura	810	781	2.149
papa i tektura	57	8	22
celuloza	688	699	827
żelazo surowe	339	763	474
metale różne	284	321	209
złom żelazny	39.512	28.707	75.039
miedź	1.493	2.121	1.703
cyna	356	73	247
cynk	—	—	1
wyroby żel. i metal.	819	190	207
maszyny, aparaty i części	709	1.202	344
części wagonów i lok.	107	117	242
samochody, motocykle i części	512	770	474
różne	4.425	4.124	14.335
razem	107.917	121.971	157.835

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (606.336,1 ton) wykazuje nieznaczny 5%-wy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. (638.673,6 t.), 8.6%-owy wzrost w stosunku do miesiąca maja 1937 r. (558.306,2 t.) oraz 12,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca maja 1936 r. (494.276,5 t.)

Nieznaczny ten spadek spowodował przede wszystkim węgiel kamienny, którego wywóz zmniejszył się z 478.749 t. (w kwietniu) na 449.397 t. (w maju) oraz drzewo: bale i słupy — 9.342 t. (11.592 t.) i drzewo tarte — 6.203 t. (15.261 t.)

Poza tymi najpoważniejszymi pozycjami zmniejszył się również wywóz: bekonów — 1.371 t. (1.727 t.), przetworów mięsnych — 2.702 t. (3.775 t.) makuchów — 2.677 t. (3.708 t.). wytłoków buraczanych — brak (3.519 t.), bawełny i odpadków — 155 t. (583 t.), wyrobów z drzewa — 521 t. (1.041 t.), dykt i fornierów — 1.131 t. (1.329 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 731 t. (873 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.946 t. (3.795 t.), naczyń emaliowanych — 86 t. (183 t.), oraz cynku — 836 t. (1.320 t.)

Zwiększył się natomiast wywóz (w nawiasie dane za m. kwiecień br.): zboża — 2.679 t. (1.900 t.), mąki — 300 t. (125 t.), ryżu wyłuszczonego — 271 t. (169 t.), ziemniaków — 206 t. (59 t.), jaj — 4.342 t. (2.542 t.), masła — 1.339 t. (1.087 t.), cementu — 2.929 t. (2.829 t.), węgla bunkrowego — 85.641 t. (74.248 t.), koksu — 2.351 t. (1.414 t.), cukru — 6.576 t. (4.443 t.), konserw warzyw — 450 t. (371 t.), melasy — 1.100 t. (brak), siarczanu amonu — 2.540 t. (brak), salmiaku — 30 t. (17 t.), klepek — 135 t. (brak), żelaza handlowego — 7.465 t. (6.986 t.), blachy żelaznej i stalowej — 3.545 t. (2.217 t.) oraz blachy cynkowej — 313 t. (231 t.)

Nieznaczny wzrost wywozu w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku spowodowały przede wszystkim: węgiel kamienny — 449.397 t. (424.734 t.) oraz węgiel bunkrowy — 85.641 t. (74.248 t.)

Poza grupą artykułów mineralnych wzrósł eksport produktów spożywczych roślinnych i hodowlanych, jak: zboża — 2.679 t. (20 t.), mąki — 300 t. (brak), jaj — 4.342 t. (2.266 t.), masła — 1.339 t. (35 t.), konserw warzyw — 450 t. (103 t.), cukru — 6.576 t. (3.762 t.), makuchów — 2.677 t. (1.190 t.), oraz melasy — 1.100 t. (brak).

Spośród produktów chemicznych wzrósł wywóz: bieli cynkowej — 657 t. (575 t.), oraz przetworów chemicznych — 148 t. (114 t.)

Z grupy drzewa zwiększył się wywóz: bali i słupów — 9.342 t. (360 t.), wyrobów z drzewa — 521 t. (441 t.), oraz klepek — 135 t. (100 ton).

Z produktów hutniczo - metalurgicznych zwiększył się wywóz: blachy żelaznej i stalowej — 3.545 t. (1.660 t.), metali różnych — 14 t. (brak), rur żeliwnych i żelaznych — 2.946 t. (2.291 t.), oraz blachy cynkowej — 313 t. (268 t.)

Zmniejszył się natomiast wywóz w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem (majem) 1937 roku: strączkowych — 19 t. (40 t.), nasion i roślin — 11 t. (114 t.), mąki ryżowej — brak (420 t.), słodu — 520 t. (762 t.), szynek i innych peklowanych — 210 t. (248 t.), bekonów — 1.371 t. (1.546 t.), koksu — 2.351 t. (20.396 t.), smoły i paku smołowego — 1 t. (316 t.), tłuszczu zwierzęcego — 1 t. (181 t.), przetworów mięsnych — 2.702 t. (2.972 t.), siarczanu amonu — 2.540 t. (3.424 t.), salmiaku — 30 t. (65 t.), karbidu — 98 t. (146 t.), farb — 11 t. (49 t.), saletry — 6 t. (19 t.), skór — 128 t. (191 t.), tkanin — 380 t. (666 t.), bawełny i odpadków — 155 t. (338 t.), drzewa tartego — 6.203 t. (8.377 t.), wyrobów z drzewa — 521 t. (441 t.), dykt i fornierów — 1.131 t. (1.367 t.), mebli giętych — 267 t. (650 t.), papieru — 170 t. (518 t.), papy i tektury — 161 t. (201 t.), celulozy — 1 (629 t.), żelaza surowego — 417 t. (1.379 t.), żelaza handlowego — 7.465 t. (11.810 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 731 t. (4.035 t.), szyn kolejowych — brak (6.189 t.), naczyń emaliowanych — 86 t. (380 t.), oraz cynku — 836 t. (1.816 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 25%-owy spadek wywozu drzewa tartego oraz zanik eksportu szyn kolejowych.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem kwietniem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Maj 1938 r.	Kwiecień 1938 r.	Maj 1937 r.
Zboże	2.679	1.900	20
strączkowe	19	—	40
nasiona i rośliny	11	93	114
mąka	300	125	—
mąka pastewna	85	—	—
ryż wyłuszczony	271	169	73
mąka ryżowa	—	—	420
słód	520	920	762
ziemniaki	206	59	15
warzywa	—	20	2
owoce świeże	53	310	30
konserwy owocowe	—	—	6
szynki i inne peklowane	210	332	248
bekony	1.371	1.727	1.546
drób i ptactwo bite	5	23	3
jaja	4.342	2.542	2.266
masło	1.339	1.087	35
cement	2.929	2.829	2.199
sól kuchenna i przem.	355	344	186
węgiel kamienny	449.397	478.749	424.734
węgiel bunkrowy	85.641	74.248	44.337
koks	2.351	1.414	20.396
smoła i pak smołowy	1	—	316
oleje i parafina	—	—	93
tłuszcze zwierzęce	1	2	181
konserwy warzyw	450	371	103
przetwory mięsne	2.702	3.775	2.972
cukier	6.576	4.443	3.762
napoje alkoholowe	21	27	23
makuchy	2.677	3.708	1.190
melasa	1.100	—	—
wytłoki buraczane	—	3.519	214
przetwory chemiczne	148	84	114
siarczan amonu	2.540	—	3.424
salmiak	30	17	65

karbid	98	334	146
farby	11	48	49
biel cynkowa	657	635	575
mączka kostna	—	202	334
saletra	6	11	19
skóry	128	153	191
tkaniny	380	394	666
bawełna i odpadki	155	583	338
bale i słupy	9.342	11.592	360
drzewo tarte	6.203	15.261	8.377
wyroby z drzewa	521	1.041	441
klepki	135	—	100
dykty i forniery	1.131	1.329	1.367
meble gięte	267	268	650
wyroby koszykarskie	47	46	52
papier	170	218	518
papa i tektura	161	153	201
celuloza	1	175	629
żelazo surowe	417	356	1.379
żelazo handlowe	7.465	6.986	11.810
blacha żel. i stalowa	3.545	2.217	1.660
metale różne	14	122	—
wyroby żel. i metal.	731	873	4.035
szyny kolejowe	—	—	6.189
rury żeliwne i żel.	2.946	5.795	2.291
naczynia emaliowane	86	183	380
cynk	836	1.320	1.816
blacha cynkowa	313	231	268
różne	2.420	5.311	3.576
razem	606.536	638.674	558.306

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 540 (497) statków o pojemności 514.214 n. r. t. (511.253 n. r. t.), wyszło zaś 534 (514) statków o pojemności 523.665 n. r. t. (519.654 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Finlandia. Anglia, Norwegia, Niemcy, Stany Zjednoczone Am. P., Łotwa, Estonia, Grecja, Holandia. Rumunia, Z. S. R. R., Panama, W. M. Gdańsk, Litwa oraz Islandia.

Pierwsze cztery bandery pozostają nadal bez zmian. Przesunięciu ulega bandera fińska z szóstego na piąte miejsce, bandera angielska z 8 na 6 miejsce, bandera norweska z 5 na 7 miejsce, bandera niemiecka z 7 na 8 miejsce itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu maju br. wyniósł 952,2 n. r. t. (1.029 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie w mies. maju wyniósł 50,8 godzin (51,8 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 57 (65).

Ruch statków w miesiącu maju 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków.

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	60	69.438	56	72.663
W. M. Gdańsk	2	852	3	1.212
Anglia	18	42.734	18	42.670
Dania	97	58.652	100	57.563
Estonia	31	20.477	29	18.917
Finlandia	41	45.977	41	45.486
Grecja	5	10.597	5	11.420
Holandia	18	9.957	18	9.957
Islandia	1	243	1	243
Litwa	1	613	1	613
Łotwa	19	23.836	18	24.082
Niemcy	55	30.966	51	28.981
Norwegia	42	35.158	36	35.243
Panama	2	1.369	2	1.369
Rumunia	2	4.529	1	2.308
Stany Zjedn. A. P.	9	28.201	9	28.201
Szwecja	117	77.581	122	78.862
Włochy	18	50.879	21	61.720
Z. S. R. R.	2	2.155	2	2.155
razem	540	514.214	534	523.665

Ruch pasażerów wykazuje ożywienie. Przyjechało bowiem 1.384 (970) pasażerów, w tym: z Anglii — 64. Argentyny — 136. Belgii — 38. Brazylii — 30. Danii — 59, Finlandii — 8, Francji — 162, Holandii — 7, Kanady — 13, Litwy — 1. Norwegii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 856, oraz ze Szwecji — 5.

Wyjechało zaś 2.599 (2.043) pasażerów, w tym: do Anglii — 592, Argentyny — 728, Brazylii — 52, Danii — 128, Finlandii — 1. Francji — 179, Kanady — 162, Niemiec — 1, Norwegii — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 741, Szwecji — 5, oraz via W. M. Gdańsk — 9 pasażerów.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w czerwcu br. ogółem 134.996,4 t. towarów, wobec 134.501 t. przewiezionych w czerwcu ubiegłego roku i 131.276 t. w czerwcu r. 1936 (należy mieć na uwadze, że w latach poprzednich nie wliczone były przewozy linii palestyńskiej, oraz na statkach zafrachtowanych towarzystwa Gdynia—Ameryka L. ż.) Miesiąc czerwiec w przewozach północnej półkuli w ogóle należy do miesięcy wytchnienia nawigatorów: są to jak wiadomo miesiące: luty — dokowania i wycofania z ruchu statków słabszych i czerwiec — miesiąc przednówka, świąt i zbiorów siana na północy. W miesiącu tym nie należy się spodziewać zasadniczo poważnych zwyżek przewozów, które nastąpić mogą w miesiącach szczególnie intensywnej pracy.

W końcu miesiąca przybył do Gdyni wybudowany w Burntisland (Anglia) nowoczesny transportowiec „Robur VIII“ firmy Polskarob, który zwiększy przewozy miesięczne tego towarzystwa o dalsze 13—18 tysięcy ton miesię-

cznie, zależnie od oddalenia od Gdyni portów przeznaczenia eksportowanego na nim węgla.

Z przewozów ogólnych przypadło w czerwcu na wywóz 76.552,5 ton, na przywóz 43.881,4 t., na tranzyt morski 378 t. i na przewozy między portami zagranicy 14.184,5 ton.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 74.963,4 t. towarów (VI 1937: 81,081 t.), w tym eksportowych 36.225 t. (42.984 t.), importowych 36.633,4 t. (36.523 t.), w tranzycie morskim 378 t. (690 t.), między portami zagranicy 1. 727 t. (884 t.)

Statki liniowe Żeglugi Polskiej przewiozły w tym 28.843 t. towarów wobec 33.990 t. przewiezionych w czerwcu ub. roku, z tego w eksporcie 15.436 t. (17.801 t.), w imporcie 11.302 t. (14.615 t.), w tranzycie morskim 378 t. (884 t.), między portami zagranicy 1.727 t. (690 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.120.4 t. (VI 1937: 47.091 t.) z tego towarów eksportowych 20.789 t. (25.183 t.), importowych 25.331,4 t. (21.908 t.) Specyfikacja towarowa przewozów trampów wykazuje dla czerwca tegorocznego względem zeszłorocznego, małe zmiany: w wywozie z Polski był tylko węgiel, tak samo jak w ub. roku, w przywozie 19.831,4 t. rudy żelaznej i 5.500 t. tomasyny, wobec kostki granitowej, rudy i tomasyny w czerwcu zeszłorocznym. Przewozy importowe tegoroczne trampów Żeglugi Polskiej, znacznie przewyższają zeszłoroczne, co tłumaczy się głównie zastąpieniem powolniej wyładowywanej kostki granitowej znacznie szybciej wyładowywanej (w Gdańsku) rudy żelaznej: przy zastąpieniu przeszło 13 tys. ton kostki granitowej wyładowywaną rudą, nie pozostało to bez wpływu na wydajność pracy statków.

Wysokość przewozów trampowych Żeglugi Polskiej byłaby większa również w eksporcie, gdyby w końcu miesiąca trampy „Wilno“ i „Katowice“ nie stanęły do ładowania: jeden do Antwerpii, drugi do portów lewantyńskich, jako dodatkowe statki linij regularnych.

Zmniejszenie ilości wagowej towarów przewiezionych na liniach Żeglugi Polskiej w czerwcu br. względem czerwca ub. roku należy przyjąć z zastrzeżeniem, że parokrotne odrzucenie dodatkowego masowego ładunku, tak często obciążającego dziś linie regularne, wyjaśnić może powstającą różnicę: statystyka wagowa w odniesieniu do ruchu statków linii regularnej nigdy nie daje właściwego obrazu pracy linii, opartej przecież głównie na przewozie więcej wartościowych i terminowych ładunków.

Godne jest zanotowania przedłużenie rotacji hamburskiego liniowca Żeglugi Polskiej do Gandawy, która w ten sposób otrzymała raz na dwa tygodnie połączenie z Gdynią i Gdańskiem, bez tego żeby rozkład na linii do Hamburga został zmieniony.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbrytu) dały w tym miesiącu rekordową zwyżkę przewozów z 8.467 ton ładunku w czerwcu ub. roku na 11.390 t. w czerwcu b. roku, z tego 8.519 t. w eksporcie (6.167 t.), oraz 2.871 t. w imporcie (2.320 t.) Na obie linie angielskie — do Londynu i Hull przypadło 11.262 t. (VI 1937: 8.395 t.). w tym 8.484 t. wywozu (6.107 t.) i 2.778 t. przywozu (2.281 t.)

Eksport wyniósł do Londynu 4.567 t. ładunku i 14 koni, w tym 3.986 t. i wszystkie konie przez Gdynię, oraz 581 t. przez Gdańsk. Eksport do Hull dał 3.917 t. i 15 koni, w tym 2.344 t. i wszystkie konie przez Gdynię i 1.573 t. przez Gdańsk.

Importowano z Londynu 834 t., w tym przez Gdynię 793 t., przez Gdańsk 141 t. Importowano z Hull 1.844 t., w tym przez Gdynię 1.668 t., przez Gdańsk 176 t.

Na linii Gdynia — Havre, z zawinięciem również do Londynu, przewieziono pomiędzy Gdynią a Havre 128 t. towarów, w tym 35 t. w eksporcie i 93 t. w imporcie. Linia ta służy głównie przewozowi emigrantów. I tak w czerwcu przewieziono ogółem 378 emigrantów i pasażerów.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe dały bardzo wysokie liczby przewozów pasażerów i towarów: 3.041 pasażerów i 11.065 t. towarów na wszystkich liniach razem, i to mimo, że na linii Zatoki Meksykańskiej wyjątkowo ruchu statków towarzystwa nie było. W czerwcu ub. roku zanotowaliśmy zaledwie 1.900 pasażerów i 4.303 t. towarów, dane te jednakże nie obejmują dodatkowych statków towarowych linii południowo-amerykańskej oraz przewozów linii palestyńskiej.

Na linii północno - amerykańskiej wzrost przewozów był szczególnie znaczny: liniowce wykonały tu po dwie podróże w każdą stronę, przewożąc ogółem 2.388 pasażerów i 3.360 t. towarów (VI 1937: 859 pas. i 1.510 t. towarów), w tym na wyjściu 386 pasażerów i 1.661 ton towarów (VI 1937: 363 pas. i 800 t. towarów), na wejściu 1.461 pas. i 1.683 t. tow. (VI 1937: 496 pas. i 710 t. towarów), wreszcie między portami zagranicy 341 pasażerów i 16 t. towarów (w roku ubiegłym nie podawaliśmy).

Na linii meksykańskiej jeden ze statków po wyładowaniu dokował i ładował w Gdyni, drugi przybył dopiero w pierwszych dniach lipca do Gdyni, wobec czego notowania dla tej linii odpadły.

Na linii południowo-amerykańskiej było po jednym statku pasażerskim w każdą stronę i przewieziono ogółem 1.198 pasażerów oraz 6.510 t. towarów, z tego 4.060 t. na zafrachtowanych dodatkowo statkach obcych, po jednym w każdą stronę, w tym w eksporcie 2.539 ton, w imporcie 1.521 t. Właściwe statki liniowe przewiozły 2.450 t. towarów. Statek na wyjściu miał 737 pasażerów i 1.308 t. towarów, na wejściu 461 pasażerów i 1.142 t. towarów.

Na linii palestyńskiej było po dwa odejścia z Constancy i z portów palestyńskich: traktujący pierwszy ruch jako eksportowy,

drugi jako importowy. Ogółem przewieziono 1.453 pasażerów i 1.164 t. towarów, w tym na wyjściu z Constancy 337 pasażerów i 1.164 t. towarów, na wejściu do Constancy 1.118 pasażerów i 31 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły 37.578 ton węgla (VI 1937: 40.650 t.), w tym 25.136,5 t. węgla eksportowego i 12.441,5 t. węgla zagranicznego, między portami obcymi. Węgiel eksportowy, wywieziony przez Gdynię poszedł do: Szwecji 13.272,5 t., Danii 13.122 t., Norwegii 8.684 t., Niemiec 2.499,5 t. Z polskim węglem wykonano 9 podróży i zawinięto do portów: Oslo (dwukrotnie), Slemmestad, Limhamn (dwukrotnie) Slemmestad, Helsingborg, Aalborg, Göteborg, Gefle, oraz z obcym węglem 4 podróże: z Newcastle do Królewca, z East Hartlepool do Tuborg, dwukrotnie: z Methil do Kopenhagi.

Miesiąc ten jest osobliwym rekordem Polskarobu, co do maksymalnej ilości podróży i ilości przewiezionego na statkach obcego węgla. Z punktu widzenia eksploatacji statków kombinowane przewozy węgla polskiego i angielskiego mogą być korzystniejsze, gdyż szlak pustego przebiegu skraca się. Ciekawe, że jednak każdy statek zdążył wykonać nie ponad trzy kursy z węglem i w wyniku miesięczna nawet się zmniejszyła. Lecz może to tylko skombinowany wpływ „leniwego" miesiąca czerwca i próbności takiego planu. Być może, gdyby statki operowały węglem eksportowym, przewozy byłyby znacznie mniejsze, wobec wyjątkowo dużej ilości dni świątecznych w czerwcu bieżącego roku.

Toteż nie należy przypuszczać, że flota Polskarobu przystąpiła do systematycznych przewozów skombinowanych węgla polskiego i angielskiego, lecz że po „ucieczce od kalendarza" powróci do swych zwykłych eksportów przez Gdynię.

SPRAWOZDANIE Z MORSKIEGO RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC CZERWIEC 1938 ROKU.

(według danych Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni).

Stawki frachtowe utrzymały się przez miesiąc czerwiec na ogół na tym samym poziomie, co w okresie poprzednim.

D r z e w o.

W dziedzinie eksportu drzewa do Anglii panował dalej dość przykry zastój, a to ze względu na niską cenę drzewa. Zaznaczyć należy, iż Finlandia obniżyła tak dalece swe ceny na drzewo, że Polska nie może z drzewem finlandzkim prawie że konkurować. Główną trudnością przy frachtowaniu tonażu pod drzewo jest rozbieżność stawek frachtowych. Armatorzy przeważnie żądają stawek minimalnych. Jednakże udało się zafrachtować z Gdańska kilka statków do Anglii poniżej stawek minimalnych a mianowicie:

papierówka = 2 statki po ca 1—300 fath. do Manchester po 38/6 (stawka minim. 46/9)

kopalniaki = 3 statki po ca 400 fath. do Boness po 34/— (stawka minim. 38/3), 800 fath. do West Hartlepool 33/6 (stawka minim. 39/—), 425 fth. do Hull V. D. po 34/— (stawka minim. 39/—).

Fakt, że frachtowano poniżej stawek minimalnych ustanowionych przez Konferencję Bałtycką spowodowało pewne wrzenie i reakcję ze strony tej ostatniej, która przysłała do Gdańska swego specjalnego delegata na tutejsze zebranie Związku Maklerów celem zbadania na miejscu, jakiego rodzaju trudności stanowią dla eksportu drzewa polskiego stawki minimalne, a z drugiej strony dla stwierdzenia sposobu omijania ich. Na zebraniu tym stwierdzono, że istnieją w Gdańsku firmy, które poza czynnościami maklerskimi zajmują się głównie i innymi rodzajami handlu, bądź to spedytorstwem, bądź to sprzedażą bunkru itd, co pozwala im, mając w swym ręku więcej możliwości zarobkowania, akceptować oferowane przez frachtujących stawki, leżące znacznie poniżej stawek minimalnych. Delegat Konferencji Bałtyckiej ostrzegał maklerów przed akceptowaniem i oferowaniem stawek poniżej ustalonych przez Konferencję, gdyż Konferencja nie omieszka zużyć całego swego wpływu i autorytetu, celem zapobieżenia podobnym odchyleniom i będzie konsekwentnie dążyła do wyeliminowania wyżej wspomnianych maklerów.

Ż a g l o w c e.

W dziedzinie małego tonażu zauważono pewne ożywienie. Zafrachtowano kilka ładunków jęczmienia do Danii po Rkm. 3,50 do 3,75, a w końcu miesiąca zafrachtowano 300 t. jęczmienia po Rmk. 4,50. Skok ten tłumaczy się odpływem tonażu do Finlandii i Szwecji, skąd armatorzy otrzymują lepsze stawki frachtowe. Zafrachtowano również kilka ładunków drzewa D/B/B do Holandii po Hfl. 15/.— za std. Do Danii zafrachtowano również kilka ładunków mąki pastewnej po Dkr. 8.— do 8.50 za 1000 kg. Makuchy frachtowano do 1 portu Danii, położonego nie dalej na północ od Aarhus po Rmk. 4,— do 4.50. Wspomnieć należy również zafrachtowanie żaglowca pod ładunek żelaza sztabowego do Odense 125 ton po Skr. 8,—.

Ogólnie przypuszcza się, że pierwsza połowa lipca w omawianej dziedzinie nie przyniesie jeszcze polepszenia, które ma nastąpić dopiero w drugiej połowie miesiąca, t. zn. po ukończeniu nowych zbiorów.

W ę g i e l.

Ze względu na panującą ciszę w dziedzinie eksportu drzewa, przewidywane polepszenie się stawek w drugiej połowie czerwca nie nastąpiło. Stawki utrzymały się nadal na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, przy czym należy zaznaczyć, iż coraz mniej ładun-

ku pojawia się na rynku. Szwecja, jak już podaliśmy, posiada jeszcze wielkie zapasy węgla i dopiero z początkiem jesieni ma nastąpić zwiększenie chłonności rynku szwedzkiego. Również i do Francji w ostatnich dwóch tygodniach zanotowano tylko nieliczne zafrachtowania. Płacono:

2.500 ton do Rouen	= sh.	5/10½
2.100 ton do Rouen	sh.	6/1½
2.800 ton do Bordeaux	sh.	6/9
2.800 ton do Bayonne	sh.	6/9
1.500 ton do Nantes	sh.	7/—
2.000 ton do Lorient	sh.	6/4½
2.500 ton do Marseille	sh.	10/—
1.200 ton do La Nouvelle & Niece	sh.	11/6

Do Holandii oferowano w bieżącym tygodniu 3/3700 ton do Zeebrügge 84/2000 = 3/6. Do Belgii płacono 2500 ton Brügge = 4/3, 2.200 ton Ghent = 4/3.

Również i frachtowanie do Włoch straciło na aktywności ze względu na to, że Monopol Włoski zakontraktował pewną ilość tonażu na timecharter i tymi statkami pokrywa swe zapotrzebowanie.

Poza tym zafrachtowano do Morza Śródziemnego następujące ładunki:

7.500 ton Aleksandria	= 9/3
4/5000 ton Bona i Aleksandria	9/3
drugi port	9/6
5800/6400 Chekka	10/3
7000/7500 Susak lub Slit	9/—
8000 Split	8/—

Również i do Ameryki Południowej zafrachtowano około 4 statki, za które płacono w wielkości 5/6000 ton do Buenos Aires 17/— lub Montevideo 16/—.

DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W ROKU 1937 (ze sprawozdania wygłoszonego na walnym zgromadzeniu członków Instytutu w dniu 4 lipca 1938 r. w lokalu Izby P. H.

Działalność naukowa Instytutu Bałtyckiego biegła w ciągu ubiegłego roku nie tylko nurtem szybkim, ale i pogłębionym, ogarniając nowe dziedziny zagadnień i nowe kierunki badań. Z wydarzeń zewnętrznych szczególnie doniosłe znaczenie dla prac Instytutu miało unormowanie stosunków sąsiedzkich z Litwą, co pozwoli nawiązać bezpośrednią współpracę z nauką litewską, jak też dopomoże do umocnienia kontaktów naukowych, jakie nauka polska ma w Estonii i w Łotwie.

W zakresie akcji wydawniczej Instytutu w ciągu ostatniego roku kontynuowano wydawanie poszczególnych rozpraw z monumentalnej 3-tomowej monografii historycznej Prus Wschodnich, w ramach której ukazały się rozprawy: Dr. Karola Górskiego: „Ustrój państwa i zakonu krzyżackiego“ i Dr. Kazimierza Piwarskiego: „Dzieje polityczne Prus Wschodnich 1621 — 1772“. W roku sprawozdawczym po raz pierwszy objęto też badaniami Pomorze Zachodnie: wielka 3-tomowa historia tego obszaru przedstawi wyczerpująco związki tej ziemi z Rzeczypospolitą i rolę żywiołu polskiego na nim żyjącego. Tom pierwszy pod redakcją Prof. Zygmunta Wojciechowskiego obejmować będzie okres piastowski.

W druku znajduje się obecnie Wydawnictwo zbiorowe „Polska a Inflanty“, zawierające referaty, wygłoszone przez historyków polskich na Kongresie historyków bałtyckich w Rydze.

Zagadnieniom gospodarczo-morskim, ujętym w sposób praktyczno-naukowy poświęcona jest seria prac Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim, spośród których wydano m. in. M. Brzozowskiego: — „Obroty towarowe niemieckich portów morskich“; Gazeła i Ołtarzewskiego „Towarowe usługi morskie“ i Koselnika „Zaopatrywanie okrętów“.

W ciągu ubiegłego roku wydano 4 numery czasopisma angielskiego „Baltic and Scandinavian Countries“, (razem 666 stron druku, rozmiaru quarto), współpracownikami którego są uczeni wszystkich krajów bałtyckich i skandynawskich, z uczonymi szwedzkimi na czele. — W ostatnim numerze ogłoszono np.: artykuł Dr. E. Thermaeniusa, docenta uniwersytetu w Lundzie pt.: „Geopolityka i geografia polityczna“, ostro krytykujący geopolityczne tezy nauki niemieckiej. W piśmie tym współpracują również uczeni innych krajów, interesujących się regionem bałtyckim, np.: Dr J. De Keuster z Antwerpii ogłosił artykuł o „rywalizacji Antwerpii i Rotterdamu w handlu z krajami regionu bałtyckiego“.

Równie dobrze rozwijał się kwartalnik polski Instytutu „Jantar“, który ma za zadanie informować w sposób naukowy opinię polską o zagadnieniach bałtycko-skandynawkich, ze szczególnym uwzględnieniem południowego wybrzeża Bałtyku od Odry do Niemna. W okresie sprawozdawczym ukazały się 4 numery „Jantara“ (nr 3, 4, 5, 6).

Wydano kompletny i wyczerpujący katalog wydawnictw Instytutu, zawierający całkowity jego dorobek wydawniczy do końca stycznia 1938 roku.

Dzięki subwencji Komisariatu Rządu w Gdyni, przeprowadzono na szeroką skalę zakrojone badania terenowe na obszarze Północnego Pomorza (głównie Kaszub i W. M. Gdańska), w zakresie etnografii i socjologii. Bogaty materiał, zebrany w czasie tych badań jest już przygotowany do druku. W druku znajduje się też duża praca Dr. J. Gajka o etnografii Kaszub, która daje naukową syntezę kultury duchowej i materialnej Kaszub.

Dział informacji naukowej Instytutu Bałtyckiego wykazał w okresie sprawozdawczym wzmożoną działalność, wskutek przyrostu zbioru bibliotecznego oraz wzrostu liczby komunikatów wysyłanych prasie. Poza tym Instytut w łączności z Uniwersytetem Poznańskim urządził w Gdyni w lutym i w marcu br.

t. zw. „Wykłady powszechne“ w obsadzie doskonałych fachowców zamiejscowych i miejscowych. Cieszyły się one liczną frekwencją i zainteresowaniem publiczności gdyńskiej.

Zawdzięczając kontaktom zagranicznym Instytutu szereg uczonych zagranicznych odbyło w roku ubiegłym podróże naukowe po Polsce w oparciu o Instytut Bałtycki, m. in. Jacques Ancel, profesor geografii Sorbony, ekonomista duński dr Humlum oraz prof. Eugene Van Cleef z Columbus, Ohio. Uczeni ci opublikowali wyniki swych prac w Polsce: Prof. Ancel o reformie rolnej w Polsce na łamach „Politique etrangere“, a dr Humlum o polskim zagłębiu węglowym i naftowym w „Geografisk Tidskrift“.

Dzięki staraniom Instytutu nauka polska wzięła udział w tegorocznym kursie dla bałtyckich historyków sztuki, urządzonym przez szwedzki Instytut Bałtycki w Stockholmie. — Polskę reprezentował tam dr Karol Estreicher z Krakowa, który wygłosił w Stockholmie szereg odczytów na temat związków artystycznych polsko-szwedzkich. Równocześnie w ramach wymiany profesorów zaprosił Instytut łącznie z Polskim Towarzystwem Historycznym na jesień bieżącego roku z odczytami do Polski, jednego z najwybitniejszych historyków szwedzkich prof. Nils Ahnlunda.

Działalność Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim przedstawia się także pokaźnie: rozesłano w serwisie dla prasy i instytucyj gospodarczych szereg notatek z zakresu zagadnień gospodarczo-morskich, powiększono kartotekę bibliografii ekonomicznej; prowadzono stałą statystykę 3 zjawisk żeglugowo-portowych: ruchu statków w portach, udziału bander i przeładunku towarów w portach. Zanotowano też dużą frekwencję w czytelni Gospodarczego Archiwum Morskiego — odwiedziło ją bowiem 1509 osób, co daje przeciętnie 5 osób dziennie. Liczba posiadanych przez czytelnię czasopism ekonomicznych, żeglugowo-statystycznych i geograficznych powiększyła się, dochodząc do cyfry 230 egzemplarzy.

Wydział Pomorzoznawczy w Toruniu rozpoczął działalność od 1 stycznia 1938 r. pod kierownictwem Dr. J. Gajka. Działalność jego pójdzie w 3 kierunkach, a mianowicie: etnograficznym (i to tak co do badań terenowych, jak też organizowania i roztaczania opieki nad pomorskimi regionalnymi muzeami etnograficznymi), historycznym, który obejmie głównie prace nad Pomorskim Atlasem Historycznym w ramach ogólno-polskiego Atlasu Historycznego Polski, realizowanego przez Polską Akademię Umiejętności, wreszcie geograficznym, a raczej antropogeograficznym, w oparciu o pracownię antropogeograficzną, która zostanie zorganizowana jesienią bieżącego roku, przez Dr. Jana Ernsta.

Do prac Wydziału Pomorzoznawczego w Toruniu zaliczyć można rekonstrukcję regionalnych strojów pomorskich, których pokaz odbył się na wielkim zlocie młodzieży pomorskiej w Toruniu w dniu 19 i 20 czerwca br. W lecie br. Wydział Pomorzoznawczy Instytutu przeprowadzi badania etno-socjologiczne na obszarze Kujaw, szczególnie zachodnich.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

KASY BEZPROCENTOWEGO KREDYTU NA POMORZU.

Rozwój życia gospodarczego niesie z sobą nowe formy kredytowe. Do nich należą rozwijające się silnie w ostatnich czasach polskie Kasy Bezprocentowego Kredytu. Są one przejawem pewnego rodzaju solidarności społecznej i traktować je należy jako próbę wciągnięcia w proces gospodarczy ludzi „którzy byli bez jutra“. W ogólnym gospodarstwie Kasy Bezprocentowego Kredytu zajmują pozycję bardzo małą. Społeczno - gospodarcze ich znaczenie jest jednak bardzo duże.

Cel Kas Bezprocentowych.

W myśl statutu „celem Kas Bezprocentowego Kredytu jest udzielanie bezprocentowych pożyczek ubogim mieszkańcom na potrzeby wytwórcze w rolnictwie, przemyśle, rzemiośle oraz na potrzeby handlowe“.

Kasy te są więc czymś pośrednim między instytucjami ściśle gospodarczymi a charytatywnymi. U podstaw założenia tych Kas tkwi tendencja do podniesienia najdrobniejszych warstw rzemiosła i handlu przez dostarczanie im kredytu dla samoistnego prowadzenia warsztatu.

Jeśli się uwzględni fakt, że w najniższych ogniwach pośrednictwa i w najdrobniejszych warsztatach rzemieślniczych odczuwało się stale brak środków kredytowych, niedostępnych z powodu braku substancji majątkowej, to uznać należy Kasy jako twórczy czynnik gospodarczy.

Dzięki nim bowiem, niezdolne do życia warsztaty, rozwijają się na mocnych podstawach. Poza korzyściami ogólnospołecznymi, powstaje silne drobne rozwijające się kupiectwo.

Dzięki podobnym instytucjom kredytowym, w przyłączonych niedawno do Pomorza powiatach województwa warszawskiego, rozwinęło się silnie drobne kupiectwo żydowskie.

Kasy działające na Pomorzu posiadają statuty, zatwierdzane przez władze. Dobroczynny charakter Kas polega na zbieraniu i koncentracji kapitałów z różnych dostępnych źródeł, które omówimy niżej. Gospodarczy zaś ich charakter polega na zasilaniu w środki kredytowe drobnych, zdolnych do życia placówek.

Do towarzystwa Kasy Bezprocentowego Kredytu może należeć każdy. Członkowie dzielą się na wspierających, (zasilających funduszami) i członków rzeczywistych, korzystających z kredytu. Członkowie rzeczywiści opłacają drobne składki, uchwalane przez walne zebranie (nieraz 25 gr.)

Środki takiej Kasy składają się: 1. ze składek członkowskich, 2. z ofiar, legatów i wkładów bezprocentowych od członków i osób postronnych, 3. z dochodów od „kapitału zasobowego", 4. z wpływów z imprez, 5. subwencji. Kapitał zasobowy, jak i cała wolna gotówka Kas przechowywana jest w bankach państwowych.

Pożyczki.

Kasy udzielają bezprocentowych pożyczek za poręczeniem dwóch członków towarzystwa. Kredytu udziela się na przeciąg jednego roku. Biorący pożyczkę otrzymuje książeczkę obrachunkową, w której notuje się wszelkie wpłaty i wypłaty.

Maksymalna suma pożyczki wynosi przeważnie zł 100. Niektóre zasobniejsze Kasy udzielają pożyczek do zł 500.

Władze Kasy powstają analogicznie jak w innych zrzeszeniach gospodarczych.

Pożyczki są udzielane wyłącznie na cele obrotowe, a nie konsumcyjne i to po dokładnym zapoznaniu się z sytuacją i osobą pożyczkobiorcy. W działalności swej Kasy zaległe pożyczki ściągają rygorystycznie, przy czym uparci dłużnicy, którym dług ściągnięto w drodze skargi, są pozbawieni na przyszłość pomocy ze strony Kasy.

Obecnie na terenie Pomorza rozwija ożywioną działalność około 40 chrześcijańskich Kas Bezprocentowego Kredytu, a wiele znajduje się w stadium organizacji. Działające na naszym terenie Kasy są zrzeszone w Pomorskim Związku Polskich Kas Pożyczek Bezprocentowych w Toruniu.

Na terenie Pomorza działa również około 27 kas żydowskich, zrzeszonych w centrali w Warszawie. Działalność tych jednak Kas jest nieuchwytna.

Na terenie Gdyni założona Kasa Bezprocentowego Kredytu służy dla doraźnej pomocy finansowej kupcom rynkowym i drobnym rzeźnikom straganowym.

Kredyty udzielane mają charakter krótkoterminowych dla uregulowania najpilniejszych zobowiązań. Fundusze tej kasy pochodzą częściowo z subwencji 8 Komisariatu Rządu w Gdyni, częściowo ze składek, dochodów z imprez itp.

Podkreślić należy z uznaniem duże zrozumienie dla akcji powyższych Kas ze strony Banku Gospodarstwa Krajowego i samorządu. Do rozwoju Kas Bezprocentowego Kredytu przyczynia się także silnie Polski Związek Zachodni.

Na ogół Kasy nie spotykają trudności w uzyskaniu pożyczonych sum. Niektóre z Kas, opanowane przez ludzi ruchliwych i energicznych dają bardzo duże wyniki. (K)

TARGI MEBLARSKIE W NOWEM N. WISŁĄ.

Nowe n. Wisłą leży opodal szlaku kolejowego Tczew — Laskowice oraz przy szosie, łączącej Gdynię z Grudziądzem i posiada 5.500 mieszkańców, z czego na miasto i okolicę przypada około 20% mniejszości niemieckiej. Nowe jest dziś największym ośrodkiem przemysłu meblarskiego na Pomorzu i posiada w tym kierunku już pewne tradycje, o czym świadczy fakt istnienia tam ponad 150 lat Cechu Meblarskiego. Po przejęciu Pomorza przez Polskę istniało w Nowem zaledwie kilka warsztatów meblarskich, których liczba wzrosła w ciągu ostatnich lat do 100. Większość warsztatów stanowią przedsiębiorstwa średnie, zatrudniające 10—15 ludzi, jest również kilka przedsiębiorstw większych, zatrudniających ponad 30 ludzi, o charakterze przemysłowym, a także znajdują się placówki o charakterze mieszanym tartaczniczo-przemysłowym.

Spośród warsztatów meblarskich w Nowem niemieckich placówek jest 30%, finansowo na ogół lepiej sytuowanych od placówek polskich.

Urządzone w czasie od 26 VI do 10 VII 1938 r. „Targi Meblarskie" w Nowem są pierwszą tego rodzaju imprezą o charakterze propagandowo-handlowym. Wzięło w nich udział 33 wystawców, z czego 10 wystawców niemieckich. Wystawiono ogółem około 100 kompletów mebli. Poziom eksponatów był na ogół dość wysoki, jakkolwiek jeśli chodzi o charakter ich — monotonny. Jest to niewątpliwie wynikiem wymagań rynku zbytu, którym dotychczas dla przemysłu meblarskiego w Nowem jest w 80% Wolne Miasto Gdańsk, a dalej dopiero rynek Polski, głównie Śląsk i Pomorze. Dawało się odczuwać brak mebli nowoczesnych, toteż wielkim powodzeniem cieszył się wystawiony jeden jedyny komplet mebli — skombinowany, który stanowił połączenie gabinetu męskiego, jadalni i sypialni, również większą ilością transakcyj mógł się pochlubić popularny komplet sypialni, który nadawałby się doskonale dla celów letniskowych na Wybrzeżu. Dokonano także pewnej ilości transakcyj poza-targowych w czasie otwartych targów, co potwierdzają sami wystawcy. Trudno jednak obroty te ująć cyfrowo. Dowodzi to, że nastawienie się przemysłu i rzemiosła meblarskiego w Nowem na produkcję mebli nowoczesnych i niedrogich — może przynieść warsztatom nowskim poważne obroty.

Jeśli chodzi o organizację handlową dla dalszego rozwoju przemysłu-rzemiosła meblarskiego w Nowem poważnie daje się odczuwać brak spółdzielni w sensie centrali handlowej, któraby się zajęła nie tylko sprzedażą na rynku krajowym, lecz również mogłaby z uwagi

na solidność wykonania mebli — liczyć na zbyt ich za granicę, jakkolwiek dotychczas Nowe nie jest jeszcze do tego dostatecznie przygotowane. Spółdzielnia taka mogłaby także z powodzeniem rozwiązać kwestię finansowo-kredytową, co wybitnie przyczyni się do wzrostu produkcji meblarskiej tego ośrodka. Zagadnienie to nasuwa się w związku z usiłowaniami pokrywania w Nowem zapotrzebowania na większe partie mebli, które z uwagi na słabe możliwości finansowe poszczególnych warsztatów, niejednokrotnie wbrew ich interesom kupieckim, nie mogły być uskuteczniane. To samo zjawisko dawało się zresztą odczuwać z zamówieniami na samych Targach.

Ogólna produkcja roczna Nowego wynosi 4,300 kompletów pokojów o wartości około 3 milionów złotych. Produkcję tą można przy odpowiedniej organizacji handlowej i technicznej rozbudowie warsztatów mniejszych i średnich znacznie zwiększyć, co dla rozwoju przemysłu na Pomorzu nie może pozostawać bez znaczenia.

Targi Meblarskie zwiedziło w okresie 2 tygodniowym około 15.000 osób, głównie z Pomorza; byli jednak uczestnicy także z innych dzielnic, co dowodzi większego zainteresowania się rozwojem przem. meblarskiego Pomorza, jakkolwiek posiada ono poważny i lepiej zorganizowany ośrodek konkurencyjny w Swarzędzu na terenie Wielkopolski. Z uwagi na pokaźną ilość transakcyj, uskutecznionych na Targach — samą imprezę uważać można mimo jej pionierskiego charakteru za udaną i byłoby bardzo wskazanym, aby Targi Meblarskie w Nowem przekształciły się na instytucję stałą.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na konieczność budowy Hali Meblarskiej, któraby z jednej strony służyła celom targowym (obecne Targi odbyły się w budynkach szkolnych), a z drugiej gromadziła ewentualny nadmiar produkcji, służąc równocześnie celom handlowym dla kupców przybywających i pragnących pokrywać w Nowem swe zapotrzebowanie. —

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWECJA. — ROZWÓJ KONIUNKTURY.

Ze sprawozdania półrocznego szwedzkiego Instytutu dla Badań Koniunktur wynika, że rozwój koniunktury w licznych państwach europejskich, w znacznym stopniu był uzależniony od ukształtowania się stosunków w Stanach Zjednoczonych, gdzie faktyczne położenie koniunkturalne nie da się właściwie określić, a to ze względu na ogólne stosunki polityczne, jak również ze względu na niepewność poczynionych przez rząd zarządzeń. — Produkcja przemysłowa w Stanach Zjednoczonych zmniejszyła się prawie o jedną trzecią. Zmiany koniunktur w poszczególnych krajach europejskich przedstawiają się różnie. W Belgii spadek w produkcji wynosi jedną czwartą. W Anglii i w państwach północnych koniunktura ulegała tylko bardzo nieznacznemu osłabieniu. W Niemczech natomiast produkcja w tym półroczu wykazuje wzrost, a mianowicie notowano różnicę 10 proc.

Szwecja utrzymala się także na dobrym poziomie, a to dzięki wszelkim możliwym środkom mającym na celu niedopuszczenie do pogorszenia się koniunktury. Indeks produkcji wynoszący w październiku ubiegłego roku 134 obniżył się nieco, a mianowicie do 118 w marcu br. Bezrobocie było 1 kwietnia mniejsze, niż w tym samym czasie w przeszłym roku. Do osiągnięcia takiego rezultatu przyczyniło się przedewszystkim, trwałe ożywienie inwestycyjne i ogólna siła kupna. Dobitnym przykładem, świadczącym o znacznie wzmożonej sile kupna, jest cyfra ostatnio zarejestrowanych nowych samochodów, która o 30 proc. przekracza liczbę roku 1937.

Jedyne, i to bardzo małe osłabienie wykazują przemysł żelazny, stalowy i włókienniczy, lecz wszelkie znaki rokują nadzieję, że nastąpi rychłe polepszenie w tych gałęziach przemysłu. Handel zagraniczny pod względem importu, jak również i eksportu uległ w przeciwstawieniu do roku ubiegłego wzrostowi. W miesiącach od stycznia do kwietnia wartość importu wyniosła 11,4 mil. Kr., a wartość eksportu 69,3 mil. Kr. więcej niż w roku 1937. Przypuszczalnie nastąpi w krótkim czasie lekkie osłabienie koniunktury szwedzkiej, jeżeli sytuacja w Stanach Zjednoczonych nie ulegnie rychłej poprawie. W tym jednak wypadku, dobra podstawa walutowa, ruchliwość na rynku kapitałów i siła kupna będą stawiały skuteczny opór.

ŁOTWA. — HANDEL ZAGRANICZNY W R. 1937

Handel zagraniczny Łotwy w roku 1937 w porównaniu z 1936 r. znacznie wzrósł.

Eksport w roku 1936 wyniósł 138,3 mil. łatów, w roku 1937 261,1 mil. łatów. Import w roku 1936 wyniósł 121,8 mil. łatów, w roku 1937 231,3 mil. łatów.

Cały obrót wzrósł z 260.1 w r. 1936 na 492,4 milion. Ls. w roku 1937, tj. o 89,3 proc. Nadwyżka eksportu nad importem wynosiła w roku 1936 — 16,5 mil. Ls., w roku 1937 — 29,8 milionów Ls.

Porównanie pozycyj wartościowych nie daje jasnego obrazu, uwzględnić bowiem należy dewaluację łata, która nastąpiła w końcu września 1936 r. Gdyby nie spadek wartości łata, to pozycje wartościowe, zarówno wwozu jak i wywozu byłyby mniejsze. O wzroście

obrotu handlowego Łotwy z zagranicą świadczą jednak pozycje ilościowe.

W eksporcie łotewskim największą zwyżkę wykazały surowce i półfabrykaty. W grupie tej największą pozycję stanowi drzewo, którego eksport wzrósł z 0,7 na 1,6 milionów ton (z 37 mil. Ls. na 117,9). Wartość eksportu drzewa stanowi więcej niż połowę całej wartości eksportu łotewskiego. Eksport lnu zmniejszył się z 16 na 7,4 tys. t.

Zmniejszenie się eksportu produktów żywnościowych tłumaczy się przede wszystkim tym, że w przeciwieństwie do 1936 r. w roku 1937 nie eksportowano zboża. Zmniejszył się również eksport konserw rybnych i wyrobów cukierniczych, natomiast wzrósł eksport masła z 17,3 na 19,2 tysięcy ton. Stale wzrasta eksport jaj — w roku 1937 wynosił 24 miliony sztuk, w stosunku do roku 1936 podwoił się. Wzrósł także eksport ryb, bekonów i mięsa.

Eksport nierogacizny pozostał bez zmian, zmniejszył się natomiast eksport bydła rogatego.

Import w r. 1937 wynosił

	ton.		100 Ls.	
	1936 r.	1937 r.	1936 r.	1937 r.
Zwierzęta żywe (sztuki)	3.061	2.058	901	926
Produkty żywnościowe	47.646	108.478	6.810	24.542
Surowce i półfabrykaty	974.224	985.992	51.229	89.606
Artykuły przemysłowe	77.697	126.396	62.414	115.271
Metale szlachetne i kamienie drogocenne (kg)	4.512	5.666	513	854
Razem	1100.882	1221.656	121.8	231.2

Znaczną zwyżkę importu wykazują grupy produkty żywnościowe i artykuły przemysłowe. W pierwszym rzędzie wzrósł import towarów potrzebnych rolnictwu, lecz w równej mierze i surowców dla przemysłu oraz maszyn, narzędzi, samochodów etc.. środków dla wytwórczości krajowej.

Handel zagraniczny Łotwy z poszczególnymi krajami przedstawiał się w roku 1937 następująco:

Kraj	Import 1936	Import 1937	Eksport 1936	Eksport 1937	Saldo 1937
	(w milionach łatów)				
Niemcy	46.8	62,6	42,7	92.2	+ 29,6
Wielka Brytania . . .	26.1	47,8	48,5	100.5	+ 52,5
Belgia i Luksemburg	3.5	20.2	7,9	13,5	— 6,7
St. Zj. A. P.	8.6	16,1	6,5	2.9	— 13,1
Holandia	1.6	5.9	4,4	9,8	+ 3,9
Z. S. R. R.	3.6	8.7	4,1	6.6	— 2,1
Szwecja	4,0	8,4	3,0	3.1	— 5,3
Francja	2.1	3.8	3,1	4,7	+ 0.9
Dania	1,7	3,1	0,8	1.3	— 3.8
Norwegia	0,8	1.8	0,3	4.1	+ 2,3
Polska	**1,9**	**4,6**	**0,7**	**0,8**	**— 3,7**
Szwajcaria	1,1	2,6	0,9	2,6	—
Litwa	1.9	1.7	1,4	1.9	+ 0.2
Włochy	0.6	1.8	0,1	1.8	—
Estonia	0.9	1.4	2,3	2.1	+ 0,7
Czechosłowacja . . .	0.7	2.9	0,6	0,4	— 2.5
Finlandia	0.5	1.4	4.4	2,0	+ 0.6

WIADOMOŚCI MORSKIE

GDYNIA SZÓSTYM PORTEM KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO.

Na podstawie danych statystycznych opublikowany został już wykaz 10 największych portów morskich Europy, w liczbie których znajduje się także Gdynia. Podajemy niżej obroty towarowe tych portów za rok 1937 oraz 1936 (cyfry w nawiasach).

1. Rotterdam	46.608 tys. ton	(56.768 tys. ton)
2. Londyn	44.387 tys. ton	(43.015 tys. ton)
3. Antwerpia	28.431 tys. ton	(25.249 tys. ton)
4. Hamburg	25.258 tys. ton	(22.038 tys. ton)
5. Newcastle o/Tyne	16.373 tys. ton	(15.734 tys. ton)
6. Liverpool	15.698 tys. ton	(14.491 tys. ton)
7. Marsylia	9.776 tys. ton	(9.249 tys. ton)
8. Rouen	9.059 tys. ton	(8.002 tys. ton)
9. Gdynia	9.006 tys. ton	(7.743 tys. ton)
10. Szczecin	8.330 tys. ton	(8.368 tys. ton.)

Jeśli z wykazu tego wyeliminujemy porty angielskie: Londyn, Newcastle o/Tyne i Liverpool, jako nie zaliczane do portów kontynentu europejskiego — port gdyński zajmuje 6 miejsce i tym samym zaliczany jest do największych w Europie. Na skutek wzrostu obrotów towarowych Gdynia zdystansowała szereg portów zagranicznych m. in. Szczecin i Emden, obroty których w r. 1936 przekraczały analogiczne obroty portu gdyńskiego.

TONAŻ STATKÓW NA WEJŚCIU DO PORTÓW 26 KRAJÓW W ROKU 1937.

Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu ogłosiła w ostatnim zeszycie swego organu „L'economie Internationale" szereg danych statystycznych mających charakteryzować ogólną sytuację gospodarczą państw, będących członkami Izby. Z tych statystyk podajemy poniżej zestawienie tonażu statków na wejściu do portów 26 państw w r. 1937 i procentowy jego stosunek do takiegoż tonażu w 1936 r.

Państwo	Tonaż statków na wejściu w mil. TRB. w 1937 r.	Wzrost (+) lub spadek (—) w porówn. do 1936 r. w %
Łotwa	1,50	+ 38,9
Turcja	9,25	+ 37,2
Stany Zjedn.	51,60	+ 24,2
Gdańsk	4,03	+ 22,1
Polska	5,64	+ 14.6
Holandia	30,51	+ 12,5
Norwegia	8.06	+ 11,8
Szwecja	23.46	+ 8,9
Włochy	90,77	+ 8,7
Belgia	26.86	+ 8,3
Portugalia	31,66	+ 8,2
Niemcy	35,76	+ 7,8
Jugosławia	20,75	+ 7,5
Indie	8,73	+ 7,4
Wielka Brytania	94.17	+ 7,2
Australia	6,42	+ 5,1
Finlandia	6.12	+ 4.6
Francja	54,75	+ 3,9
Estonia	1.07	+ 1,9
Dania	12,41	+ 1.1
Grecja	5,86	+ 0,2
Bułgaria	0.89	— 3.3
Indochiny	3,32	— 4,9
Japonia	72,89	— 4.9
Rumunia	5,07	— 16,9
Chiny	17,73	— 22,0

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ, A PRACA STOCZNI OKRĘTOWYCH W NIEMCZECH.

W 1914 r. tonaż niemieckiej floty handlowej wynosił 5.2 mil. ton brutto, co stanowiło 11,1% tonażu światowego. Obecnie flota niemiecka wykazuje 3,9 mil. ton, czyli 5,8% tonażu światowego, zajmując 5 miejsce po Anglii (17,5 mil. ton), Stanach Zjednoczonych (12,4 mil. ton), Japonii (4,5 mil. ton), Norwegii (4,3 mil. ton). Trzeba jednak zauważyć, że odmłodzenie floty niemieckiej postępuje stosunkowo szybciej, niż renowacja floty światowej, a mianowicie rocznie przybywa w Niemczech 4,75% nowego tonażu, podczas gdy we flocie światowej — tylko 4%. O rozwoju pracy na stoczniach niemieckich budujących statki na rachunek Niemiec i dla zagranicy świadczy następujący szereg liczb za poszczególne lata:

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Na rach. Niemiec	32,0	52.9	129.3	211.7	292,8	423,8
na rachunek obcy	34.6	32,7	93,4	277,2	426,1	306.1

oznaczających stan zamówień przy końcu roku w tysiącach ton.

Ogólna cyfra zamówień na stoczniach niemieckich przy końcu 1937 r. wynosiła 930 tys. ton, a zbudowanych 472 tys. ton, podczas gdy w 1913 r. tylko 835 tys. ton i 380 tys. ton. Wzrasta więc jednocześnie i tonaż spuszczony na wodę na stoczniach niemieckich: (w 1000 ton brutto)

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Na rach. Niemiec	6,6	37,4	30,2	120,9	185,7	182,7
w tym motorowce	4,6	27,9	15,0	40,9	109,4	72,0
na rachunek obcy	52,0	25,2	8,8	90,0	197,7	217,2

Podkreślić tu należy bardzo poważną liczbę tonażu zbudowanego na rachunek obcy. — Angielskie stocznie w 1937 r. na ogólną liczbę 921 tys. ton spuszczonych na wodę, zbudowały na rachunek obcy tylko 125 tys. ton.

ROZWÓJ ŻEGLUGI BRYTYJSKIEJ ZALEŻNY OD ZMIAN KONIUNKTURALNYCH.

Rozwój swej żeglugi, zwłaszcza trampowej zawdzięcza Anglia w dużej mierze korzystnej strukturze obrotów towarowych, polegającej głównie na wywozie węgla, a przywozie zboża. Jednakże dzisiaj wraz z wejściem na rynek międzynarodowy szeregu innych krajów posiadających towar konkurencyjny, eksport węgla Anglii zmniejszył się bardzo poważnie, np. w 1913 r. wynosił on 73,5 mil. ton, a w ubiegłym roku tylko 40 mil. ton, zmniejszyły się również przewozy zboża i to głównie z powodu zmniejszenia międzynarodowych obrotów zbożem. Toteż armatorzy angielscy starają się ubytek tych ładunków masowych zastąpić innymi, rozwijając w tym celu duże wysiłki. Wskazują oni na obowiązek, ze strony importerów brytyjskich popierania własnej bandery i propagują hasło mające przekonać kupców angielskich, że „brytyjskie statki są najlepsze". Hasło to w Anglii staje się coraz popularniejsze i jego realna wartość wyraża się w zmniejszającej się cyfrze udziału obcych bander w przewozach angielskich.

KŁOPOTY STOCZNI ANGIELSKICH.

Stocznie angielskie mają otrzymać w najbliższej przyszłości zamówienia na dwa duże statki po 30,000 TRB., przeznaczone dla Linii Australijsko-Azjatyckiej. Zamówienie to wartości około 3 mil. funtów szterlingów nasuwa pewne refleksje na temat kosztów budowy statków i możliwości ożywienia ruchu budowlanego na stoczniach. Mianowicie zamierzona od dawna przez Linię Australijsko-Azjatycką budowa statków dotąd wstrzymywana była w nadziei, że wysokie ceny budowy statków spadną. Obecna więc decyzja wskazywałaby na bezpłodność dalszego czekania z zamówieniem, które jest widocznie dla towarzystwa pilnym. Według opinii przedstawicieli stoczni, ceny budowy doznać mogą raczej zwyżki, zniżka bowiem nie wydaje się możliwą w najbliższej przyszłości. Dokładne badania przeprowadzone w przemysłach związanych ze stoczniami wykazały jakoby zmniejszenie kosztów budowy było niemożliwe bez równoczesnego obniżenia płac robotniczych, co jednak w obecnych czasach jest wykluczone.

Kwestia czy inne towarzystwa żeglugowe pójdą za przykładem Linii Australijsko-Azjatyckiej i w obawie przed dalszą zwyżką cen budowy, zaczną dawać dotąd wstrzymywane

zamówienia, interesuje w wysokim stopniu stocznie angielskie, jednak przypuszcza się, że w obecnej sytuacji kiedy stosunek między kosztami budowy a zarobkami statków jest jeszcze bardzo niekorzystny należy się liczyć raczej ze wzrostem bezrobocia na stoczniach, jeżeli nie będą przedsięwzięte zarządzenia oficjalne mające na celu obniżenie kosztów budowy.

HOLENDERSKIE STATKI W ANGIELSKIEJ ŻEGLUDZE KABOTAŻOWEJ.

Według Lloyd's Register przy końcu marca rb. było w budowie 265 motorowców małych (pojemności od 100 do 2000 ton brutto), z tego na stocznie holenderskie przypadało 76 jednostek (28 proc.), na niemieckie 54 jednostek (20 proc.) i na angielskie 40 jednostek (15 proc.) Motorowce budowane w Holandii są przeznaczone głównie do żeglugi kabotażowej i śródlądowej. Znanym centrum budowy tych statków jest Groningen.

Ciekawe, że nie tylko stocznie holenderskie przewyższają angielskie w budowie małych statków, ale że i statki holenderskie odgrywają poważną rolę w angielskiej żegludze kabotażowej, jak i w przewozach między portami angieskimi a kontynentem. Tak np. w 1930 r. 232 statki holenderskie przewoziły towary między portami angielskimi, a w 1936 r. liczba ta wzrosła już do 1.673 statków, a następnie jeszcze więcej.

ZJAZD HANZEATYCKI W ANTWERPII.

Na zaproszenie Zarządu Miasta w Antwerpii odbył się tam w czasie od 30 VI do 2 VII br. Zjazd Hanzeatycki, w którym wzięły udział delegacje z byłych miast hanzeatyckich i innych portów zachodnio-europejskich, w liczbie około 215 osób z zagranicy.

W Zjeździe wzięły udział następujące kraje: Anglia, Dania, Francja, Holandia, Norwegia, Niemcy, Polska, Szwecja, Szwajcaria i państwa bałtyckie łącznie z Wolnym Miastem Gdańskiem.

Delegatami polskimi byli: radca Moderow z Rady Portu w Gdańsku oraz naczelnik Borkowski z Urzędu Morskiego w Gdyni.

Na wniosek prezesa Zjazdu powzięto uchwałę powołania specjalnego komitetu, któryby zbadał praktyczne możliwości utworzenia związku europejskich portów na wzór dawniejszej „Hanzy". Podyktowane to jest chęcią wyeliminowania lub choćby tylko złagodzenia niezdrowej konkurencji poszczególnych portów w myśl tradycyjnego hasła Antwerpii „żyj i pozwól żyć". Uchwała ta, powzięta jednomyślnie, wskazywałaby na gotowość przystąpienia do współpracy gospodarczej między portami europejskimi, zdaje się jednak, że droga do urzeczywistnienia tej współpracy jest jeszcze daleka. Powołanie do życia międzynarodowego Związku Miast Portowych, jak przewiduje prasa zagraniczna, będzie równoznaczne z utworzeniem żeglugowo-portowej Ligi Narodów w ramach pewnej zainteresowanej grupy państw europejskich.

WYSTAWA URZĄDZEŃ I UTENSYLIÓW KONTENERÓW W BRUKSELI.

W związku z odbytym ostatnio III Międzynarodowym Tygodniem Kontenerów w Brukseli, urządzona została na stacji Petit-Ile pod Brukselą wystawa urządzeń i utensyliów do skrzyń zbiorczych. Wśród eksponatów znajdowały się rozmaite urządzenia i przybory, używane do przeładunku i wysyłek różnych towarów drobnicowych. Wystawa została zwiedzona przez uczestników Międzynarodowego Tygodnia Kontenerów oraz miejscowe sfery spedycyjno-transportowe.

SENSACYJNY WYNALAZEK W SHIPPINGU.

Jak podaje kopenhaski „The Scandinavian Shipping Gazette", demonstrowany był w Budapeszcie przed grupą fachowców nowy sposób poruszania statku z daleko większą od obecnej szybkością, ale przy użyciu stosunkowo mniejszej siły napędowej. Wynalazek dotyczy t. zw. „spiralnego cylindra", który zastępuje używaną obecnie śrubę. Przy demonstracji model osiągnął szybkość 216 kilometrów na godzinę. Wynalazcy obliczają, że przy zastosowaniu tego wynalazku do statku „Queen Mary" szybkość wzrosłaby do 150 km na godzinę, przy obecnej sile napędowej. Wynalazek został opatentowany. Specjalną uwagę nań zwrócili Niemcy.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

OSOBNE OPŁATY ZA CZYNNOŚCI FUNKCJONARIUSZÓW CELNYCH.

Sprawę pobierania osobnych opłat za wykonywanie czynności przez funkcjonariuszów celnych, poza miejscem urzędowym lub poza czasem urzędowym oraz za konwojowanie i strzeżenie towarów, regulują przepisy rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 16 VI 1937 r. (Dz. URP. nr 48/1937 poz. 375, patrz G. S. I. nr 45 z 1937 r. str. 4) oraz wyjaśnienia, zawarte w okólniku Ministerstwa Skarbu z dn. 15 V 1937 r. (Dz. Urz. Min. Sk. nr 18/1937 poz. 632, patrz G. S. I. nr 49 z 1937 r. str. 5).

Ostatnio Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 31 V 1938 r. (Okólnik C 141 L. D. IV. 11014/3/38) uzupełniło wspomniany okólnik, zniżając wysokość opłaty, pobieranej za czynności funkcjonariuszów celnych, związane z nadzorem nad zużyciem skrawków papieru i makulatury, sprowadzanych bez cła przez

papiernie — do przerobu na tekturę, papier i karton (zwolnienie od cła następuje na mocy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 IV 1938 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła — wykaz nr 1 (Dz. URP. nr 30/1938 poz. 271) — na podstawie zaświadczeń izb przemysłowo-handlowych.

Dotychczas, zgodnie z ogólnymi zasadami, zawartymi w przepisach § 3 rozporządzenia z dnia 16 VI 1937 r., o ile cło normalne (autonomiczne), przypadające od odprawianych na podstawie jednego zgłoszenia celnego skrawków i makulatury, było niższe od 5.000 zł, opłata, o której wyżej mowa — wynosiła 4% przypadającego cła, nie mniej jednak niż 25 zł. Przy wyższych sumach przypadającego cła zachodzi zniżka wysokości opłat, według ustalonej skali. (Dz. U. R. P. Nr 48/1937 poz. 375, patrz G. S. I. Nr 45 z 1937 r. str. 4).

Korzystając z uprawnień przewidzianych w § 5 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia, upoważniających do obniżania opłat w poszczególnych przypadkach, Ministerstwo Skarbu drogą okólnika z dnia 31 V 1938 r. wprowadziło nadzór nad zużyciem skrawków papieru i makulatury.

WYWÓZ OGÓRKÓW W PUSZKACH DO U. S. A.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu — w myśl postanowień § 6 p. 2 obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 VII 1937 r. (Monitor Polski Nr 167, poz. 280 — G. S. I. Nr 51/1937) o trybie postępowania przy wydawaniu zaświadczeń na wolny od cła wywóz grzybów jadalnych suszonych, solonych i marynowanych, konserw rybnych i ogórków — wstrzymało w dniu 27 VI 1938 r., aż do odwołania, wydawanie zaświadczeń na zwolnienie od cła wywozowego ogórków w puszkach, wywożonych do St. Zjedn. A. P.

SYSTEMY ZABEZPIECZANIA PŁATNOŚCI W KANADZIE.

W Kanadzie, podobnie jak i w Stanach Zjednoczonych A. P., zaczyna rozwijać się system sprzedaży przy pomocy firm faktorskich, zwłaszcza w niektórych branżach. System ten polega na przejmowaniu przez domy bankierskie gwarancji płatności, przypadających od odbiorców kanadyjskich. W ogólnych zarysach system ten, w zależności od warunków stawianych przez firmy bankierskie, wygląda następująco:

Każda transakcja sprzedaży musi być aprobowana przez firmę faktorską, przy czym przed definitywnym przyjęciem zamówienia, agent handlowy musi uzyskać zgodę faktora zarówno co do wyboru firmy importowej, jak i wysokości zamówienia. W wypadku dokonywania sprzedaży przy pomocy firmy faktorskiej, wszelkie transakcje eksportowe danej firmy na rynku kanadyjskim, muszą być dokonywane za pośrednictwem firmy faktorskiej. Ograniczenie gwarancji płatności tylko do firm mniejszych, a przeprowadzanie transakcyj z poważnymi odbiorcami poza faktorem, jest niemożliwe. Firma faktorska prowadzi całą księgowość firmy eksportowej, w zakresie dostaw na rynek kanadyjski, przy czym eksporter dostarcza faktury firmie pośredniczącej, a ta z kolei wręcza je odbiorcom kanadyjskim w imieniu eksportera zagranicznego, ściąga należność i przekazuje należną kwotę eksporterowi co miesiąc, bez względu na to, czy odbiorca kanadyjski wywiązał się ze swych zobowiązań czy też nie.

Eksporter zagraniczny, który wysyła towar na imię odbiorcy, musi jednak towar ten fakturować za pośrednictwem faktora i wskazać odbiorcy kanadyjskiemu, że należność ma być uregulowana firmie faktorskiej.

W wypadku, jeżeli w transakcji uczestniczy agent handlowy, firma faktorska wypłaca mu należną prowizję, potrącając ją z kwot, przekazywanych eksporterowi zagranicznemu.

Koszty firm faktorskich z tytułu ubezpieczenia płatności i obsługi firm eksportowych wynoszą 3 proc. sumy faktury.

Firmy faktorskie mogą w wypadku, gdy eksporter zagraniczny udziela odbiorcy kredytu do 60 dni, przekazywać eksporterowi całą należność niezwłocznie po zaakceptowaniu towaru przez odbiorcę, z tym, że opłata na rzecz faktora powiększa się o 1 proc. sumy faktury. Dodać należy, że gwarancje płatności dotyczą towarów akceptowanych przez odbiorcę. W wypadku bankructwa odbiorcy, firma fakturowa magazynuje resztę towaru nieodebranego przez odbiorcę i stawia go do dyspozycji eksportera po cenie fakturowanej. Umowa faktorska jest zawierana zwykle na okres 2-letni.

Omówiony powyżej system działa niewątpliwie na podrożenie towaru o 3 — 4 proc., co niejednokrotnie może stanowić już o niekonkurencyjności jego ceny. Poważne firmy importowe kanadyjskie na ogół nie godzą się na przeprowadzanie transakcyj przez firmy faktorskie, a znając koszt asekuracji tego typu, żądają obniżki cen o 3 proc. W razie odmowy eksportera zagranicznego co do przeprowadzenia płatności bezpośrednio, mogą nieraz całkowicie zrezygnować z nabywania towaru od danej firmy eksportowej. System płatności poza pośrednictwem firm faktorskich, może być, zgodnie z opinią firm kanadyjskich, stosowany przy dostawach towarów, sprzedawanych w drobnych ilościach mniejszym firmom odbiorczym.

Dostawy do firm poważnych, które nie godzą się na pośrednictwo firm faktorskich, nie mogą być inaczej zabezpieczone niż w drodze zasięgnięcia informacyj o zdolności finansowej odbiorcy kanadyjskiego. Należy nadmienić, że istnieje na terenie Kanady wywiadow-

nia handlowa, mianowicie firma Dun & Bradstreet, posiadająca oddziały we wszystkich ważniejszych miastach Kanady, której informacje handlowe są całkowicie miarodajne. — W związku z tym firmy polskie winny korzystać z usług wspomnianej wywiadowni, a nie opierać się na referencjach banków kanadyjskich, zazwyczaj zbyt ostrożnych i ogólnikowych i nie dających dokładnego obrazu zdolności finansowych firm kanadyjskich.

SPRAWY PODATKOWE

ZWOLNIENIE ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH OD PODATKU OD LOKALI.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 24 VI 1938 r. (Okólnik L. D. V. 8140/3/38 Dz. Urz. Min. Sk. nr 18) wyjaśniło, iż zwolnienie od podatku od lokali tych lokali, które w całości lub w części zajęte są przez zakłady przemysłowe (na podst. art. 2 pkt. 3 dekretu Prez. RP. z 14 XI 1935 r. o podatku od lokali — Dz. URP. nr 82), dotyczy również przypadków, gdy lokale (części lokali) zajęte są przez zakłady przemysłowe, prowadzone nie przez osoby obowiązane do opłacania podatku (właściciela lokalu, głównego lokatora), lecz przez inne osoby (podnajemców, członków rodziny głównego lokatora itd.)

ZEZWOLENIE POŚREDNIKOM HANDLOWYM NA ZATRUDNIANIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ HANDLOWYCH.

Na podstawie postanowień art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. URP. z 1936 r. nr 46, poz. 339) Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 27 VI 1938 r. (L. D. V. 3946/4/38) zezwoliło pośrednikom handlowym, którzy nabyli właściwe świadectwa kategorii II-b na osobiste zajęcia przemysłowe (część III lit. D. taryfy, załączonej do art. 23 ustawy), na zatrudnianie najwyżej dwóch absolwentów szkół handlowych wszelkich typów i stopni, w okresie lat dwóch od daty ukończenia przez nich szkoły, bez obowiązku dopłacenia różnicy ceny świadectwa przemysłowego kat. II-b na osobiste zajęcie przemysłowe i świadectwa kategorii II dla przedsiębiorstw handlowych (cz. II — lit. A rozdz. VI taryfy).

Ulga powyższa przysługuje z urzędu (bez składania indywidualnych podań) i ma zastosowanie, poczynając od dnia 1 lipca 1938 r.

ULGI PODATKOWE DLA EKSPORTU WYROBÓW RZEMIEŚLNICZYCH, DOKONANYCH NA RACHUNEK „CENTRALI HANDLOWEJ RZEMIOSŁA".

Ukazał się okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 24 czerwca br. L. D. V. 7772/4/38, wydany na skutek starań Centrali Handlowej Rzemiosła, popartej przez Związek Izb Rzemieślniczych RP., którym zwalnia się od podatku przemysłowego od obrotu sprzedaż eksportową wyrobów rzemieślniczych dokonaną przez zakłady rzemieślnicze w roku 1938 na rachunek „Centrali Handlowej Rzemiosła" sp. z o. o. w Warszawie, ul. Zielna 13. Ulga ta przysługuje z urzędu i będzie miała zastosowanie po raz pierwszy przy wymiarze podatku przemysłowego od obrotu za rok 1938, t. zn. przy złożeniu zeznania w terminie do dnia 1 marca 1939 r. Ulga ta przysługuje jedynie zakładom rzemieślniczym prowadzącym prawidłowe (uproszczone) księgi handlowe.

ULGI DLA NABYWCÓW POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

W rozdziale VIII ustawy z dnia 9 IV 1938 r. o ulgach inwestycyjnych (Dz. URP. nr 26, poz. 224) zawarte są przepisy o ulgach dla nabywców pojazdów mechanicznych i statków powietrznych. W myśl art. 41 ust. 1 tej ustawy termin wnoszenia podań o ulgi przez osoby, opłacające podatek dochodowy z działu II ustawy o tym podatku oraz podatek specjalny, upływa z dniem 15 kwietnia roku, następującego po roku, w którym należność za nabyty pojazd lub statek została w całości uiszczona.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 8 VI 1938 r. (okólnik L. D. V. 14661/1/38), wyjaśniło, że termin powyższy jest ostateczny, lecz że nie wyklucza on bynajmniej możności wcześniejszego złożenia podania i zastosowania przysługującej płatnikowi ulgi. Wspomniana ulga może być udzielona już w ciągu roku, w którym cenę nabycia pojazdu lub statku uiszczono, o ile tylko suma podatku dochodowego lub specjalnego (lub obu tych podatków razem), potrąconego płatnikowi w ciągu kilku miesięcy roku kalendarzowego, pokrywa w całości sumę, przypadającą temu płatnikowi do zwrotu z tytułu prawa do ulgi.

Przykład I. — Płatnikowi z uposażeniem zł 2.000 miesięcznie potrącono tytułem podatku dochodowego w ciągu miesięcy styczeń — maj 1938 r. zł 1.840. Płatnik ten nabył w maju pojazd w cenie zł 6.000, płacąc całą należność. — Tytułem ulgi przypada mu do zwrotu 20 proc. ceny pojazdu, czyli suma zł 1,200. Ponieważ suma ta znajduje w całości pokrycie w sumie podatku, potrąconego za pierwsze 5 miesięcy bieżącego roku (zł 1.840), płatnik ten może wnieść podanie o zwrot sumy zł 1.200 natychmiast po nabyciu pojazdu, a urząd skarbowy jest obowiązany podanie to bezzwłocznie rozpatrzeć i zarządzić zwrot podatku.

Przykład II. — Płatnik z uposażeniem zł 2.000 miesięcznie, otrzymywanym od dnia 1 I 1938 roku, nabywa w maju pojazd w cenie zł 15,000, płacąc natychmiast całą należność. — Suma, przypadająca płatnikowi do zwrotu tytułem ulgi, wynosi zł 3.000. Suma ta nie znaj-

duje pokrycia w sumie potrąconego temu płatnikowi podatku dochodowego za pierwsze 5 miesięcy bieżącego roku (1.840), wobec czego zwrot podatku już w miesiącu maju nie może nastąpić. Suma ta atoli znajdzie pokrycie w sumie podatku, potrąconego płatnikowi za miesiące styczeń — sierpień (zł 3.312). Płatnikowi temu więc należy zwrócić przypadającą mu do zwrotu sumę zł 3.000 w sierpniu lub wrześniu w zależności od tego, czy pobiera on wynagrodzenie z góry lub z dołu.

Przytoczone powyżej obydwa przykłady mają oczywiście zastosowanie tylko w tych przypadkach, w których podatek został wpłacony do kasy właściwego urzędu.

Zasada powyższa będzie zawarta w opracowanym obecnie rozporządzeniu wykonawczym do ustawy o ulgach inwestycyjnych. — Do tego czasu zasada ta — na mocy zarządzenia Ministerstwa Skarbu — ma być stosowana na podstawie omawianego okólnika.

SPRAWY SOCJALNE

GODZINY NADLICZBOWE.

Na tle ustawy z dnia 18 XII 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu — zanotować należy następujące orzeczenie Sądu Najwyższego, zawierające interpretację przepisów powyższej ustawy:

1. „Przepisy ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu, określające czas zatrudnienia pracowników i zabraniające zatrudniania ich ponad 46 godzin tygodniowo, stanowią normy prawa publicznego, które nie mogą być zmienione umową w ten sposób, iż pracownik ma wykonać dziennie określoną ilość pracy, która przy przyjęciu za podstawę normalnej wydajności pracy pracownika, okazałaby się niemożliwą do wykonania w czasie ustawowym" — (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 25 XI 1937 r. L. C. I. 334/37).

Powyższe stanowisko Sądu Najwyższego oznacza, iż umowa o pracę, nieustalająca godzin pracy, nakładająca na pracownika obowiązek wykonania — za umówione wynagrodzenie — pewnej ilości pracy, wymagającej więcej niż 46 godzin pracy w tygodniu, w niczym nie ogranicza praw pracownika do wynagrodzenia za pracę objętą umową, a wykonaną w godzinach nadliczbowych.

2. „Gdy strony zawarły w umowie ośmiogodzinny dzień pracy, faktycznie zaś praca ta trwała dłużej, to ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu nie stoi na przeszkodzie do zasądzenia wynagrodzenia za nadliczbowo przepracowane godziny, na podstawie ogólnych przepisów prawa, zależnie od ustalonych w sprawie okoliczności" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 16 XI — 15 XII 1937 r. L. C. 283/37.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOLEJOWA KOMUNIKACJA POLSKO-LITEWSKA.

Z dniem 1 VII 1938 r. zostanie otwarta komunikacja bezpośrednia polsko-litewska. — Przygotowano do ruchu przejście graniczne pod Zawiasami. Stacjami taryfowymi, które będą załatwiały formalności przewozowe, są: Landwarów po stronie polskiej oraz Vievis po stronie litewskiej. Przewóz odbywać się będzie bez przeładunku. Do przewozu dopuszczone są przesyłki zwyczajne i pośpieszne.

TARYFY TOWAROWE W KOMUNIKACJI Z LITWĄ.

Do czasu wprowadzenia taryfy związkowej polsko-litewskiej, przewóz dokonywany będzie na podstawie ogólnych zasad taryfowych, stosowanych w obrocie z zagranicą z podanymi poniżej odchyleniami:

Przesyłki przewozi się za międzynarodowym listem przewozowym. Napis w nagłówku listu przewozowego: „Międzynarodowy przewóz kolejami żelaznymi" należy przed wypełnieniem zastąpić słowami: „Polsko-litewska bezpośrednia komunikacja towarowa". W tekście listu przewozowego należy poza tym pod nagłówkiem skreślić słowa: „Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi jak również".

Przy przewozie przesyłek obowiązują taryfy wewnętrzne obu krajów. W przypadkach przeekspediowania mogą mieć zastosowanie taryfy bezpośrednie (związkowe), obowiązujące na drodze przewozu.

Dopuszczono opłacanie przewoźnego z góry za całą odległość przewozu od stacji nadania do stacji przeznaczenia przesyłki.

Częściowe opłacanie przewoźnego z góry dozwolone jest tylko do punktu przejściowego. Uiszczenie przewoźnego z góry w pewnej określonej sumie nie jest dozwolone.

Stosowanie zaliczek i zaliczeń nie zostało dopuszczone.

Należności przewozowe pobierane będą w walucie tego kraju, w którym następuje zapłata przewoźnego (w złotych lub litach). — Należności te przerachowuje się następnie według kursu: 100 złotych równa się 113 litów, 100 litów równa się 90 złotych.

Za użycie opon ochronnych, będących własnością kolei, pobiera się przy przewozie z Litwy do Polski — opłaty za litewski przebieg, według wewnętrznej taryfy kolei litewskich. z doliczeniem po 17 litów od każdej przesyłki. Przy przewozie z Polski do Litwy — opłaty za polski przebieg według polskiej taryfy wewnętrznej, plus 15 złotych od przesyłki.

Przy przeekspediowaniu przesyłki kolej, która dokonuje tej czynności, pobiera za dalsze użycie opon, prócz należności wyż. podanej, jeszcze opłaty, wskazane w odnośnych taryfach wewnętrznych lub związkowych.

TRANZYT Z LITWY PRZEZ POLSKĘ.

W komunikacji między Litwą z jednej strony a stacjami kolei położonych poza Polską z drugiej strony — dopuszczone zostało przeekspediowanie przesyłek przez kolej na stacji Landwarów.

Przeekspediowanie dokonywane jest przez Ajencję Celną P. K. P., przy czym nie pobiera się oddzielnych opłat za ponowne nadanie przesyłki. Pobierane są natomiast wskazane w taryfie opłaty: za list przewozowy, za ew. wypełnienie tegoż listu przez pracownika kolejowego, za załatwienie formalności celnych itp., oraz za wydatki w gotowiźnie, poniesione przez kolej na rachunek właściciela towaru (opłaty stemplowe, pocztowe).

Nadawca, który pragnie przeekspediować przesyłkę winien wskazać jako stację przeznaczenia Landwarów, a jako odbiorcę — Ajencję Celną PKP. w Landwarowie.

W rubryce listu przewozowego „Inne oświadczenia“ nadawca powinien zamieścić oświadczenie następującej treści: „Do przeekspediowania przez kolej dla...“ (wskazać odbiorcę przesyłki i stację przeznaczenia). Oświadczenie to stanowi dla Ajencji Celnej w Landwarowie zlecenie sporządzenia nowego listu przewozowego i podpisania go w imieniu pierwotnego nadawcy, który pozostaje wyłączną osobą uprawnioną i zobowiązaną z tytułu tegoż listu przewozowego.

Przesyłki kierowane w kierunku z Litwy, powinny być nadawane do przewozu w komunikacji towarowej polsko-litewskiej za przewidzianym dla tej komunikacji bezpośrednim listem przewozowym do stacji Landwarów; dalej zaś nadaje się je ponownie i odprawia się za odpowiednim bezpośrednim listem przewozowym, z zastosowaniem właściwych taryf wewnętrznych lub związkowych, obowiązujących na drodze przewozu. W pierwotnym liście przewozowym bezpośrednim, nadawca powinien zażądać odprawienia przesyłki do stacji Landwarów na podstawie polsko-litewskiej bezpośredniej komunikacji towarowej.

Obciążanie przesyłek zaliczkami i zaliczeniami nie jest dozwolone.

Przewoźne i opłaty dodatkowe oraz inne koszty, powstałe w czasie przewozu przesyłek od stacji nadania do stacji przeekspediowania, mogą być (z wyjątkiem przypadków, gdy właściwe przepisy przewidują przymus opłacania z góry) — przekazywane do pobrania od odbiorcy albo opłacane z góry przez nadawcę. Przewoźne, opłaty dodatkowe, oraz inne koszty, powstałe za odległość przewozu od stacji przeekspediowania do ostatecznej stacji przeznaczenia, muszą być zawsze przekazane do pobrania od odbiorcy.

TRANZYT Z POLSKI PRZEZ LITWĘ.

Dla komunikacji pomiędzy Polską z jednej strony, a stacjami kolei położonych poza Litwą z drugiej strony — dopuszczono przeekspediowanie przesyłek przez kolej na stacji Vievis.

Przeekspediowania dokonuje Agentura Celna kolei w Vievis „Lietuvos Geležinkeliu Muitines Agentura Vievyje“. Kolej litewska pobiera w tym wypadku specjalną opłatę przewidzianą za ponowne nadanie przesyłki — według litewskiej taryfy wewnętrznej.

Inne zasady przewozu towarów tranzytem przez Litwę odpowiadają przepisom o tranzycie z Litwy przez Polskę.

WYDAWNICTWA

ŻEGLUGA W ZAGRANICZNEJ POLITYCE GOSPODARCZEJ.

Hainz Heckhoff. — „Die Seeschiffahrt in der Aussenwirtschaftspolitik“. — Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Nr. 6. Köln 1938. Gilde-Buchhandlung Heinrich Gonski. 222 Seiten. RM 8,—.

Literatura na temat polityki subwencyj w żegludze poszczególnych krajów jest dość bogata. Natomiast mniej jest prac naukowych traktujących o żegludze w zagranicznej polityce gospodarczej. Lukę tę wypełnia wyżej wymieniona praca. Daje ona dokładny obraz wpływu na żeglugę międzypaństwowych umów handlowych i żeglugowych lub zarządzeń wewnętrzno-państwowych.

Pierwsza część pracy, ogólna, dotyczy treści i skutków różnych posunięć politycznych w dziedzinie transportu morskiego rozpatrywanych systematycznie w dwóch grupach: 1) aktów mających bezpośredni wpływ, jak wykluczenie lub różne traktowanie bander i towarów, klauzula największego uprzywilejowania, etc. 2) aktów działających pośrednio, jak polityka celna, taryfy kolejowe, subwencje etc. Druga część traktuje o polityce żeglugowej poszczególnych krajów jak Niemcy, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Francja, Hiszpania, Portugalia i Japonia.

TRANSPORT TOWAROWY.

Dr Josef Hellauer. — Güterverkehr. Ein Lehr — und Handbuch für Studierende und für die Wirtschaftspraxis. Jena., Verlag Gustav Fischer 1938. RM. 7.—

Podręcznik ten, cenny dla studiujących i dla sfer gospodarczych, omawia na 178 stronach transport towarów. W systematycznym układzie 10 rozdziałów rozbitych na liczne poddziały omówione są: ogólne pojęcie frachtu, transport towarów: kolejowy, samochodowy, żeglugowo-morski, żeglugowo-śródlądowy, powietrzny, pocztowy, przeładunek, składownictwo, ekspedycja. Alfabetyczny skorowidz rzeczowy ze wskazaniem stron ułatwia natychmiastowe znalezienie potrzebnej informacji. — Obszerna bibliografia jest podana w uwagach przy tekście.

PRZETARGI

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu rozpisuje przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów: ściernic sztuk 2130, wg rysunku i warunków technicznych, świdrów do metali spiralnych szt. 3400, tygli grafitowych sztuk 32, papieru szkłem nabijanego nr 0 — 4 arkuszy 8860 wg warunków technicznych, papieru szmerglowego nr od 0 — 4 arkuszy 2400 wg warunków technicznych. płótna szmerglowego od nr 0 — 4 arkuszy 20.000, szmerglu w proszku od nr 000 — 5 kg — 400. Ceny jednostkowe winny być podane franko st. Bydgoszcz lub loco st. załadowania z opakowaniem oraz termin dostawy każdej partii, gdyż dostawa będzie sukcesywna.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3 proc. wartości oferowanej dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 26 VII 1938 r. o godz. 11. Oferty mogą być wysłane pocztą.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 26 VII 38 r. o godzinie 11 w gmachu DOKP. Toruń.

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu, rozpisuje przetarg nieograniczony na:

1) budowę linii napowietrznej, doprowadzającej energ. elektryczną do wież reflektorowych o długości około 1 km.

2) dostawę 21 sztuk reflektorów, do żarówek do 1500 W. do umieszczenia na wieżach reflektorowych 30 m. Ślepe kosztorysy wraz z opisami technicznymi i warunkami dostawy można będzie otrzymać w gmachu DOKP. Toruń, pokój 302. wzgl. pocztą za opłatą 2 zł na każdą poz. przetargu.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU.

Zarząd Miejski m. Grudziądza ogłasza przetarg publiczny na wykonanie robót: ziemnych, izolacyjnych, murarskich, betoniarskich, tynkarskich i ciesielskich, przy budowie Szkoły Powszechnej przy ulicy Mikołaja z Ryńska.

Bliższych informacyj udziela się w Zarządzie Miejskim pokój 224, gdzie również można otrzymać warunki techniczne, przetargowe oraz ślepe kosztorysy za opłatą 5 zł.

Oferty na przepisowych drukach z napisem: *„Oferta na budowę Szkoły Powszechnej"* należy składać w Zarządzie Miejskim pokój 220 do dnia 23 lipca 1938 r. godz. 10, a otwarcie tychże nastąpi o godz. 10.15 w obecności ewent. przybyłych oferentów.

Do oferty należy załączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 3 proc. oferowanej sumy. Oferty bez wadium jak również złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

PRZETARG URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski ogłasza nieograniczony przetarg na dostawę płaskiego węża pożarniczego gumowo-płóciennego Ø 2" i to: 400 mb. na ciśnienie robocze 12 atm. 200 mb. na ciśnienie robocze 8 atm.

Informacje oraz warunki przetargu można otrzymać w godzinach urzędowych w Urzędzie Morskim pokój 26. Komisyjne otwarcie ofert nastąpi w dniu 30 lipca 1938 r. godz. 12, w Urzędzie Morskim pokój 26.

PRZETARG URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski ogłasza nieograniczone przetargi ofertowe na następujące roboty w porcie Władysławowo: 1) wykonanie darniowania oraz roboty ziemne na terenie Urzędu Morskiego w porcie Władysławowo; 2) budowę 300 mb. opaski faszynowej z narzutem kamiennym przy porcie Władysławowo: 3) budowę wodociągów dla zaopatrywania portu w wodę wraz ze studnią i hydroforem.

Wysokość wadium ustala się na 3 proc. sumy oferowanej, które należy złożyć w Kasie Urzędu lub w Kasie Skarbowej. Otrzymane poświadczenie należy załączyć do oferty.

Komisyjne otwarcie ofert nastąpi dnia 22 lipca w Wydziale IV U. M. pokój nr 5.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

ZWIĘKSZONY IMPORT TOWARÓW RYBNYCH PRZEZ GDYNIĘ W MIESIĄCU MAJU I CZERWCU 1938 ROKU.

Import towarów rybnych przez Gdynię w miesiącu maju wyniósł 570 ton (w roku ubiegłym tylko 170 ton), a w czerwcu rb. 1.207 ton (w roku ubiegłym o połowę prawie mniej bo 660 ton).

Zwiększenie nastąpiło wskutek wzrostu importu śledzi solonych z Anglii.

Podział importu w maju br. wynosił: przez port rybacki 312 ton, tj. 1.953/1 beczek śledzi jarmuckich z Anglii. Natomiast przez port handlowy nadeszło ogółem 258 ton towarów rybnych, a mianowicie: śledzi solonych z Norwegii 45 ton, z Niemiec 1 tona. Tranu z Norwegii 122 ton, z Danii 20 ton, z Niemiec 16 ton. Konserwy rybne z Niemiec 8 ton, z Portugalii 5 ton, z Norwegii 3 tony. Ze Szwecji i Marokka po 2 tony, Danii 1 tona, z Francji 0.2 tony. Sardynki z Francji 1 tona, z Marokka 5,5 ton, z Portugalii 7 ton. Różne ryby z Finlandii 10 ton, z Portugalii 3,5 tony, z Norwegii 0,2 tony.

Podział towarów przywiezionych w czerwcu br. przez port rybacki 983 ton, a mianowicie: śledzi solonych z Anglii szkockich 5.616/2 beczek, jarmuckich 3.292/1 i 66/2, śledzi świeżych 1.800 kg. Przez port handlowy natomiast nadeszło w czerwcu 224 tony, a mianowicie: śledzie solone z Norwegii 58 ton, z Anglii 8 ton, z Niemiec 3 tony. Tranu z Norwegii 46 ton, z Niemiec 5 ton. Mączki rybnej z Norwegii 15 ton. Różne ryby z Norwegii 17 ton i z Finlandii 3,5 tony, z Niemiec 0,5 tony. Sardynki z Portugalii 25 ton i z Francji 3,5 t. Konserwy rybne z Norwegii 21 ton, z Niemiec 5 ton, z Łotwy 3,5 tony, z Portugalii 2,8 tony, z Włoch, Marokka i Kanady po jednej tonie, ze Szwecji i Anglii po 0,1 tonie, z Danii i Francji po 2,5 tony.

SPADEK POŁOWÓW RYBOŁÓWSTWA PRZYBRZEŻNEGO I DALEKOMORSKIEGO.

Ogólne połowy w miesiącu czerwcu rb. wyniosły 142.510 kg, wartości zł 64.050,—. Stanowi to blisko czterokrotny spadek w porównaniu z czerwcem roku ubiegłego, w którym złowiono 515.950 kg, wartości zł 218.653,—.

Tak samo poprzedni miesiąc maj rb. wykazał spadek z 438.350 kg z roku ubiegłego na 380.390 kg w maju roku bieżącego.

Jeśli chodzi o połowy dalekomorskie śledzi, to w roku ubiegłym w maju i czerwcu złowiono 323.400 kg śledzi, podczas gdy obecnie dwumiesięczny strajk rybaków holenderskich unieruchomił nasze rybołówstwo w Holandii.

RYBY MORSKIE ATRAKCYJNYM ARTYKUŁEM SPOŻYWCZYM DLA OBOZÓW I PENSJONATÓW.

Co roku w okresie sezonu letniskowo-turystycznego na Wybrzeżu uskarżano się na brak ryb morskich w menu pensjonatów, obozów letnich itd.

Obecnie niedomagania te zostały częściowo usunięte, gdyż Morski Instytut Rybacki w Gdyni rozpoczął planową akcję wysyłki filetów rybnych na żądanie poszczególnych zakładów.

Są to jednokilowe kostki czystego rybnego mięsa bez ości i skóry, co z łatwością nadaje się do przyrządzania wszelkiego rodzaju potraw rybnych. Na żądanie obozów, pensjonatów, kolonij akademickich itd. Morski Instytut Rybacki wysyła do miejscowości, położonych na Wybrzeżu swych instruktorów dla urządzania pokazów w przyrządzaniu filetów rybnych.

KORZYŚCI Z POSIADANIA BAZY OPERACYJNEJ W PORCIE POLSKIM.

Wszystkie trawlery rybackie, należące do towarzystwa połowów dalekomorskich, posiadające swą bazę w Gdyni, pracują bez żadnych przeszkód. Również i polszczenie załóg odbywa się w bardzo szybkim tempie, a towarzystwo to jeszcze nie ma za sobą pełnego roku pracy.

Statek trawler „Cezary" wyładował z własnych połowów około 18.000 kg świeżych śledzi w lodzie i wyruszył natychmiast na dalszy połów. Drugi statek trawler „Adam" znajduje się już na miejscu połowu, a trzeci trawler „Barbara" wyjechał z Gdyni w dniu 11 lipca rb. na połów.

Przypominamy, że towarzystwo to chciało uruchomić na jednym statku całkowitą polską załogę, wobec jednak braku wyszkolonych odpowiednich rybaków, nie mogło jeszcze tego dokonać.

SKUTKI UZALEŻNIANIA SIĘ POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA ŚLEDZIOWEGO OD ZAGRANICZNEJ BAZY WYPADOWEJ.

W sobotę, dnia 9 lipca rb. zakończył się w Holandii strajk rybaków, który spowodował w Scheveningen dwumiesięczne unieruchomienie naszej flotylli śledziowej. Posiadanie bazy dla rybołówstwa śledziowego w Holandii ma niewątpliwie swoje dodatnie strony, ale z punktu widzenia interesów polskiej gospodarki prawie zupełne uzależnianie się od Holandii stawia pod znakiem zapytania celowość korzystania z tej bazy. W praktyce sprawa przedstawia się w ten sposób, że bez zgody władz holenderskich nie można wyjeżdżać z portu, nie można zabierać dowolnej ilości sieci, nie można dowolnie łowić, a w razie straj-

ku (jak to się ostatnio zdarzyło) widać, że jesteśmy w zupełności zależni i od załogi holenderskiej.

TOWARZYSTWO DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH POWSTAŁO W GDAŃSKU.

W Gdańsku powstało towarzystwo dla połowów śledzi własnymi statkami. W tym celu zakupiono w Cuxhaven dwa stare parowce rybackie „Nienstätten" i „Kassel". Dotychczas brak bliższych wiadomości o kapitałach nowego przedsiębiorstwa, które swój rozwój bazuje na koncesji Senatu Gdańskiego. Utworzenie zaczątków tej dalekomorskiej floty rybackiej znajduje się w ramach planu ogólnej rozbudowy gdańskiej floty handlowej.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Szkockie połowy śledzi wynosiły: zimowe (od 1 I 1938 do 31 III 1938) — 100.198 crans (wobec 76.597 cr. w 1937 r. w tymże okresie); wywieziono w tymże czasie 3.213 beczek (4.069); letnie (od 1 IV 1938 do 2 VII 1938) — 227.017 cr. (225.446); wywieziono w tymże czasie 73.519 beczek (73.421).

NORWESKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Norweskie połowy śledzi przyniosły do dnia 28 V 1938 r. 345.600 hl (wobec 180.300 hl w tymże okresie roku poprzedniego). Z tego 40.700 hl. zamrożono, 289.200 hl. dostarczono fabrykom tranu i 10.500 hl. fabrykom konserw rybnych.

FIŃSKIE RYBOŁÓWSTWO NA OCEANIE LODOWATYM.

Towarzystwo „Fińskie Rybołówstwo" S. A. zajmuje się połowami śledzi na Oceanie Lodowatym. Jego połowy pokrywają normalne zapotrzebowanie krajowe Finlandii. Wyniki połowów w 1937 r. były zadawalające, tak. że czysty zysk towarzystwa wyniósł 1,5 m. fin. m. wobec 1 miliona w roku poprzednim. Podstawy finansowe towarzystwa wzmocniły się, o czym świadczy fakt, że z 10.5 milionów pożyczki państwowej, towarzystwo spłaciło już 3 milionów fm.

WZROST POŁOWÓW WIELORYBÓW.

Norweski komitet połowów wielorybich podaje następujące cyfry połowów wielorybów w ostatnich 5 latach, wykazujące niemal 100 proc. wzrost połowów:

Rok	Razem sztuk	w tym na Południow. Oceanie Lodowatym
1932/33	28.668	24.327
1933/34	32.167	26.087
1934/35	39.254	31.808
1935/36	44.782	30.991
1936/37	51.256	34.379

Również silnie wzrosła produkcja tranu wielorybiego:

Rok	Razem beczek	w tym z Południowego Oceanu Lodowatego
1932/33	2.596.778	2.436.462
1933/34	2.573.155	2.395.544
1934/35	2.691.283	2.453.999
1935/36	2.871.117	2.436.338
1936/37	3.352.000	2.658.108

Warzelnie angielskie wykazały największą produkcję, mianowicie 1.111 tys. beczek tranu, norweskie — 976 tys. beczek, niemieckie — 360 tys. beczek, japońskie — 389 tys. beczek, amerykańskie — 114 tys. beczek.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Okres wakacyjny odbija się rok rocznie na obrotach handlu hurtowego towarami kolonialnymi. O ile w okresie przed-wakacyjnym obroty zależne są od fluktuacji cen i koniunktury, to w okresie wakacyjnym momenty te nie wchodzą w rachubę, gdyż ruch w interesach detalicznych jest słaby. Zmniejszenie obrotów w interesach detalicznych w konsekwencji swej odbija się także na handlu hurtowym, który dla utrzymania jednak ciągłości kontaktu z odbiorcami stara się wykonywać w danym okresie nawet najdrobniejsze zamówienia, czego nie czyni w okresach normalnej pracy. Drobne bowiem zamówienia, wielki handel hurtowy zleca w okresach normalnej pracy do wykonywania firmom handlowym o mniejszym zakresie działalności (półhurtowym). —

Na rynkach zagranicznych w portach europejskich, sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych — w tranzycie — w ostatnim czasie się pogorszyła. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach. Jest to zrozumiałe ze względu na okres wakacyjny.

O ile chodzi o kwestię zakupów towarów na nowy sezon, to w tej sprawie wielki handel hurtowy posunął się dość daleko. Mianowicie, pozawierał już kontrakty na dostawy towarów na pierwszy okres nowego sezonu. Jak kształtować się będzie sytuacja handlowa w nowym sezonie trudno jest już dzisiaj w tym kierunku coś konkretnego powiedzieć. Importerzy przypuszczają jednak, że z uwagi na podjęcie przez czynniki miarodajne prac w kierunku planowości importu najważniejszych artykułów kolonialnych i owoców południowych, handel hurtowy nie będzie miał do czynienia z takimi niespodziankami, jakimi zaskakiwany był w ubiegłych sezonach. Unormowanie bowiem chaosu umożliwi importerom wytężenie umysłów w kierunku czysto handlowym, a nie biurokratycznym.

Kawa surowa:

Zapasy kawy brazylijskiej są jeszcze zawsze dość znaczne. Odbija to się ujemnie na cenie towaru, gdyż odbiorcy — kupcy krajowi — wiedząc o tych zapasach, limitują bardzo często cenę kupna, do której importer chcąc nie chcąc musi się nieraz dostosować. O ile chodzi o kawy lepszej jakości, t. j. kawy niebieskie, to na te kawy jest zapotrzebowanie większe niż na kawy brazylijsk. Kawy brazylijskie sprzedawane są loco magazyn importera za 1 kg towaru oclonego np. „Rio 7" względnie „Victoria" po zł 3,10 — 3,15, „Santos" po zł 3,60 — 4,10, a kawy niebieskie np. „Guatemala" po zł 4,90 — 5,40 — „Costarica" po zl 5,30 — 5,70, zależnie od gatunku. O ile chodzi o importerów gdańskich, to importerzy ci chcąc utrzymać rynek zbytu, głównie w swych rękach, oferują poszczególne gatunki kawy nawet o zł 0,05 do zł 0,10 taniej.

Herbata:

Zbyt herbaty w dalszym ciągu bardzo słaby. Zapytania na herbatę należą do rzadkości. Zastój, jaki panuje w handlu tego artykułu tłumaczą importerzy brakiem pieniędzy u klientów.

Ceny herbaty kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: „Cejlon" od zł 12,40 do 13,50, „Sumatra" zł 12,40 do 12,50, „Travancora" zł 13,— do 13,30, „Darieeling" od zł 16,— do 17,—. Na herbatę „Sumatra" nie ma prawie żadnych reflektantów, a to z uwagi na to, że ceny za nią wskutek kosztów kompensacyjnych nie odbiegają dużo od cen za herbatę cejlońską.

Korzenie:

W handlu korzeniami sytuacja nie uległa zmianie. Dobrym popytem cieszy się jedynie pieprz czarny, który sprzedawany jest po zł 3,15 do 3,20 za kg (towar oclony). Zbyt na pieprz biały jest znacznie mniejszy. Artykuł ten sprzedawany jest od 3,50 do 3,60 za kg. — Na ziele angielskie i cynamony zbyt słaby. Ceny wahają się za ziele angielskie zł 6,— do 6.10 za kg, na cynamon ceny bez zmiany.

Owoce suszone:

Zbyt na sułtanki i koryntki ograniczony do minimum, lecz ma charakter ciągłości. Ceny wahają się za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera za sułtanki zł 1.90 — 2.00, za koryntki zł 1.05 — 1.10. Zapotrzebowanie na migdały bardzo małe. Ceny zł 7,00 — 7,40 za 1 kg (towar oclony). Na jądra orzechowe zbyt średni. Ceny zwyżkowały i wahają się od zł 5,25 — 5,40 za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 5 lipca nadszedł s/s „Puck" z Antwerpii z ładunkiem 4.100 kg kawy i 400 kg migdałów.

S/s „Chorzów" zawinął do Gdyni dnia 5 lipca i wyładował 3.561 kg herbaty, 3.135 kg kawy, 4.092 kg pieprzu, 5.050 kg orzechów ziemnych oraz 388 kg gałki muszkatułowej.

Dnia 6 lipca nadszedł do Gdyni s/s „Bernies'a z transportem 12.261 skrzyń cytryn włoskich z Palermo, 6.700 kg migdałów z Katanii i 383 kg pieprzu z przeładunku w Marsylii.

S/s „Lech“ nadszedł do Gdyni z Londynu dnia 7 lipca br. i wyładował 6,700 kg kawy i 4.980 kg herbaty.

Dnia 11 lipca przybył do portu s/s „Vingaland“ z ładunkiem 1.200 skrzynek sułtanek z Izmiru wagi 16.920 kg, 119 worków orzechów łuszczonych z Istambułu wagi 9.520 kg i dla Gdańska 100 skrzynek sułtanek o wadze 1.500 kg.

S/s „Hel“ przybył do Gdyni z Rotterdamu z ładunkiem 4.161 kg kawy. 1.957 kg herbaty, 13.260 kg masła kakaowego i 4.500 kg ziaren kakaowych.

Dnia 14 lipca nadszedł s/s „Hariet“ z transportem 2.750 skrzyń cytryn włoskich wagi ca 110.000 kg.

Transport bananów w ilości 65.000 kg dla dojrzewalni gdyńskich przyszedł na s/s „Leny“ dnia 15 lipca.

S/s „Brageland“ spodziewany jest w Gdyni dnia 2 sierpnia br. Na statku tym ma nadejść większy transport orzechów ziemnych i owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 czerwca do 13 lipca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 3 przetargi:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 11 lipca br. aukcję, na której wystawiły: 600 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrzyń w cenie 37 — 47 zł — skrzynię zależnie od asortymentu. 50 worków rodzynek Eleme. sprzedano 20 worków w cenie 1.35 zł za kg, 15 worków migdałów włoskich, sprzedano 2 worki w cenie 7 zł za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły przetarg dnia 30 czerwca wystawiając 950 skrzyń cytryn włoskich. które w całości zostały sprzedane po 41,50 do 45,— zł za 1 skrzynię, zależnie od asortymentu.

Na aukcji dnia 13 lipca wystawiły 4 wagony tj. 4.600 klatek a ca 5 kg brutto świeżych śliwek włoskich, które w całości sprzedano w cenie 0.85 do 1.06 zł za 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Na rynku krajowym w dalszym ciągu słaba tendencja na cytryny. Zapasy towaru są dość znaczne — zainteresowanie słabe. Towar nadchodzi jeszcze w stanie częściowo zielonym.

Brak natomiast zupełnie w Polsce pomarańcz. Pierwsze transporty spodziewane są dopiero za 2 — 3 tygodni. Będą to pomarańcze z kolonij portugalskich Mosambique.

Daje się odczuwać na rynku brak grapefruitów, wskutek czego panuje mocna tendencja na ten artykuł i nadeszły w ostatnich dniach transport 500 skrzyń został natychmiast sprzedany po bardzo wysokiej cenie 2 — 2,20 zł za 1 kg.

CŁA ZNIŻONE NA OWOCE ŚWIEŻE.

Na mocy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 30 VI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 45/1938) ustanowione zostały cła zniżone, stosowane na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu, na niżej wymienione owoce:

z poz. 53 t. c. — Jabłka świeże luzem i we wszelkiego rodzaju opakowaniach, o wadze jednostki opakowanej powyżej 40 kg, z wyjątkiem jabłek opakowanych indywidualnie i w oddzielnych rzędach — w okresie od 1 do 31 lipca 1938 r. — cło zniżone 18 zł od 100 kg (cło norm. 300 zł);

z poz. 58 p. 1 t. c. — Morele świeże — w okresie od 1 do 31 lipca 1938 r. — cło zniżone 50 zł od 100 kg (cło norm. 200 zł);

z poz. 58 p. 2 t. c. — Brzoskwinie świeże — w okresie od 15 lipca 1938 r. do 15 września 1938 r. — cło zniżone 120 zł od 100 kg (cło norm. 300 zł);

z poz. 58 p. 3 t. c. — Arbuzy świeże — w okresie: a) od 1 lipca 1938 r. do 31 sierpnia 1938 r. — cło zniżone 10 zł od 100 kg. b) od 1 do 15 września 1938 r. — cło zniżone 16 zł (cło konw. od 1 VII do 31 VIII — 15);

z poz. 236 p. 1 t. c. — Sok winogronowy bez cukru w okresie od 1 lipca 1938 r. do 30 czerwca 1939 r. — cło zniżone 52 zł od 100 kg (cło norm. 400 zł).

Przy odprawie powyższych towarów na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu, importerzy są wolni od przedkładania pozwoleń przywozu, wydawanych przez Min. P. i H. (Rozp. Rady Min. z dnia 5 V 1936 r. — § 2 lit. „d“ — Dz. U. R. P. Nr 36/1936 poz. 280).

Jeżeliby przy odprawie celnej wyżej wymienionych towarów importer nie posiadał pozwolenia Min. Skarbu na zastosowanie cła zniżonego, to urząd celny pobierze wówczas cło normalne lub konwencyjne (arbuzy) i towar dopuści do wolnego obrotu, po przedstawieniu jednak pozwolenia przywozu. W tych przypadkach, przy zachowaniu warunków i terminów w rozporządzeniu wskazanych, cło zniżone może być zastosowane na podstawie pozwolenia Ministra Skarbu. po wydaniu towaru do wolnego obrotu. a różnica, pomiędzy cłem pobranym a przypadającym na zasadzie nowego rozporządzenia, ulegnie zwrotowi.

JAK WINNO BYĆ URZĄDZONE WNĘTRZE SKLEPU KOLONIALNEGO?

W Warszawie rozpoczęte zostały przygotowania „wystawy wnętrza sklepu detalicznego“, zainicjowanej przez wydział architektury Politechniki Warszawskiej. Wystawa ta, której otwarcie jest przygotowywane na jesień roku

bieżącego, ma objąć całość eksponatów, jakimi posługiwać się może nowoczesny sklep detaliczny.

Rozpoczęta jest również akcja konkursu porządku i czystości sklepów detalicznych, który odbędzie się na terenie województwa warszawskiego jesienią br. Konkurs ten — urządzony pod hasłem „porządek i czystość w sklepie — reklamą detalisty" — niewątpliwie będzie czynnikiem zachęcającym do podniesienia poziomu tych warsztatów pracy i będzie stanowić dobre przygotowanie do dalszych prac racjonalizacyjnych. Konkurs obejmie na razie jedno województwo tytułem eksperymentu. Osiągnięte wyniki pozwolą na rozwinięcie konkursu na inne obszary Polski.

KRONIKA ZAGRANICZNA

OBROTY W HERBACIE NA RYNKU ANGIELSKIM.

W czasie od 1 stycznia do 7 lipca br. sprzedano herbaty na rynku londyńskim ogółem 1.898.205 skrzyń wzgl. innych jednostek opakunkowych. W takim samym okresie 1937 r. sprzedaż wynosiła tylko 1.690.838 jednostek opak. Z powyższej ilości sprzedano herbaty jednostek opakunkowych:

pochodzenie:	1938 r.	1937 r.
Indie Półn.	963.637	845.692
Indie Południ.	158.862	169.427
Cejlon	575.149	524.136
Java	83.261	64.775
Sumatra	15.607	17.082
Afryka	101.669	69.726

W nowym sezonie, tj. od 2 czerwca br. do 7 lipca br. sprzedaż wynosiła 37.367 jednostek opak.

Zbiór herbaty w Północnych Indiach szacowany jest na 79.381.040 lbs., podczas gdy w ubiegłym r. wynosił on tylko 62.066.720 lbs.

ZAPASY HERBATY NA RYNKU LONDYŃSKIM.

Na rynku londyńskim zapasy herbaty wszystkich gatunków wynosiły w dniu 30 czerwca br. — 140.671.170 lbs. W dniu 30 czerwca 1937 roku 124.623.694 lbs.. a w 1936 roku — 199.157.789 lbs.

ZMIANY W WIDOKACH ZBIORÓW ŚLIWEK W JUGOSŁAWII.

W ostatnim numerze naszego Biuletynu komunikowaliśmy, że w Jugosławii zapowiadają się tegoroczne zbiory śliwek bardzo obficie. W związku z tym, eksport śliwek suszonych miał być powiększony o 1500—2000 wag.

Z Belgradu donoszą obecnie, że niepogoda i zimne powietrze. które nawiedziło okręgi plantacyjne, wyrządziły duże szkody w zbiorach śliwek wczesnych. Wobec tego ogólne zbiory śliwek będą znacznie mniejsze od poprzednich zapowiedzi. Plantatorzy liczą już tylko na zbiór śliwek późniejszych. Ogólny mniejszy zbiór pozwoli na produkcję śliwek suszonych tylko do 1500—1600 wagonów. — Skoro zagraniczne zapotrzebowanie na śliwki świeże będzie duże. produkcja śliwek suszonych będzie proporcjonalnie mniejsza.

W związku z powyższym, import śliwek amerykańskich będzie w dalszym ciągu bardzo lukratywny.

IMPORT BANANÓW DO WIELKIEJ BRYTANII.

Liverpoolski „Journal of Commerce" podaje ostatnio statystykę importu bananów do Wielkiej Brytanii, z której wynika. że ogólny przywóz bananów wzrósł z 6.713 tys. gron przeciętnie w latach 1909/1913 do 20.673 tys. gron w 1936 r., z czego 15.131 tys. z posiadłości brytyjskich. a 5.542 tys. z zagranicy. Szczególnie wzrósł import bananów z Zachodnich Indii brytyjskich, a mianowicie z 584 tys. przeciętnie w latach 1909/1913 do 14.716 tys. w 1936 r.. co stanowi przeszło 90 proc. przywozu bananów z posiadłości brytyjskich. Jednak plantacje bananów w Zachodnich Indiach znajdują się przeważnie w rękach towarzystw amerykańskich, a w przewozach stamtąd bananów bandera brytyjska bierze bardzo mały udział.

Kraj pochodzenia	przeciętna z 1909 1913	w 1000 g r o n						
		1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Bryt. Indie Zach.	584	5924	6971	10736	6628	10345	15725	14716
Nigeria (łącznie z Kamerunem brytyjskim)	—	—	—	–	—	65	226	363
Brazylia		1429	1472	1451	2086	1731	1829	1936
Wyspy Kanaryjskie	1932	967	892	521	519	341	282	322
Kolumbia i Ameryka Centralna .	4186	6536	6753	4394	6663	4567	1933	3194
Razem z posiadłości brytyjskich .	—	5925	6979	10736	6630	10413	15967	15131
Razem z zagranicy	—	9065	9183	6732	9278	6640	4097	5542
Razem	6713	14990	16162	17108	15908	17053	20064	20673

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 lipca 1938 r. | NR 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Komunikacyjno-handlowe znaczenie Dunaju, a interesy Polski

Zasięg gospodarczego zaplecza Dunaju, będącego jedną z najpotężniejszych arteryj międzynarodowej wymiany gospodarczej, wykracza daleko poza granice państw, osiadłych nad jego brzegami. Świadczy o tym chociażby statystyka ruchu statków rzecznych w rumuńskich portach dunajowych, gdzie, obok bander wszystkich państw nadbrzeżnych, często gości flaga belgijska, holenderska, angielska, francuska, grecka, włoska i inne, reprezentując w 1936 roku łącznie 33 proc. tonażu zawijających tam obcych statków.

Dla państw nadbrzeżnych Dunaj stanowi zasadniczy szlak komunikacyjny. Dwie trzecie importu Bułgarii z Europy Środkowej przybywa Dunajem; handel zagraniczny Jugosławii korzysta z tej drogi w 32,3 proc. Dla Rumunii rzeka ta ma nie tylko znaczenie jako kontynentalna droga zagranicznej wymiany towarowej, szczególnie przy eksporcie zbóż i ropy, lecz również w komunikacji wewnętrznej Dunaj łączy swym dorzeczem różne morfolgicznie dzielnice od Banatu aż po Besarabię. Stąd też powtarza się w Rumunii powiedzenie, że jej przyszłość leży nad Dunajem. Uzasadniają ten sąd cyfry obrotów zagranicznych rumuńskich portów rzecznych, sięgające w roku 1936 — 1.688.422 t. w eksporcie w górę rzeki, a 92.831 t. w imporcie z zachodu. Obok tego porty rumuńskie notują 214.559 t. tranzytu, idącego w górę rzeki, a 591.293 t. z prądem (1936 rok.)

Również Węgry coraz silniej wiążą się z arterią Dunaju, rozbudowując opodal Budapesztu port w Csepelu, pomyślany również jako wolny port dla obsługi tranzytu czeskiego i polskiego.

Czechosłowacja zainwestowała w 1936 r. 6.365.000 Kc. w modernizację portów Bratysławy i Komarna, z których każdy ma obecnie zdolność przeładunkową 900.000 t. rocznie.

Rzesza, która do niedawna uprzywilejowywała porty Regensburga i Passau, znalazła w porcie wiedeńskim nową dogodną drogę ekspansji towarowej na rynki naddunajskie i bałkańskie.

Dotychczas główny strumień dunajowego ruchu towarowego kierowany był w górę rzeki na Regensburg - Passau i na rozbudowywany obecnie kanał Dunaj — Men — Ren w komunikacji z holenderskimi i belgijskimi portami reńskimi. Obok tego poważną rolę spełniały porty Bratysławy i Komarna w łamanym transporcie wodno-kolejowym do portów łabskich i odrzańskich, częściowo do Gdyni i Gdańska.

Szczególnie w ostatnich latach rola czechosłowackich portów dunajowych rozwijała się w rozmiarach nieprzeciętnych. Ilustruje ten stan poniższa tablica, wykazująca niemal dwukrotny wzrost przeładunku w ciągu jednego roku.

Obroty towarowe czeskich portów dunajowych Bratysławy i Komarna
w tonach (łącznie z tranzytem)

Rok	Załadowano na statki i tratwy		Wyładowano ze statków i tratw		Ogółem
	dla handlu wew.	na eksport	dla handlu wew.	na eksport	
1936	188	193 330	40 143	411 210	652 833
1937	3 125	291 909	24 191	870 416	1.208 201

Tak poważny rozwój obrotów towarowych na Dunaju, który pociągnął nawet pewien brak tonażu rzecznego, spowodowany był przede wszystkim ogólną pomyślną koniunkturą międzynarodowej wymiany i planowaną przez państwa nabrzeżne polityką popierania żeglugi rzecznej, a dalej korzystnym układem frachtów na Morzu Śródziemnym i znaczną — w porównaniu z warunkami charteru na Morzu Północnym i Bałtyku — podażą tonażu morskiego w portach czarno-morskich. Stan ten pociągnął nawet przerzucenie na Dunaj szeregu transportów, zwłaszcza masowych, obsługiwanych dotychczas przez niemieckie i polskie szlaki tranzytowe.

Podkreślić należy, że dotychczas Czechosłowacja usilnie zabiegała o podniesienie roli swych portów w obsłudze tranzytu bałkańskiego i naddunajskiego, kierowanego na szlak Łaby. Cel ten osiągnięto wprowadzeniem bezpośrednich frachtów—konosamentów na trasie Dunaj — CSD. — Łaba, stosowaniem dogodnych stawek kolejowych i swoistą polityką akwizycyjną „Dunaj — Plavby". Zarządzenia powyższe pozwoliły na bardzo znaczne wzmożenie tranzytu na omawianej trasie, który z 65 t. w 1933 roku wzrósł do 33.000 t. w 1936 r.

Ten, tak pomyślnie, rozwijający się udział Bratysławy i Komarna w obsłudze wymiany Niemiec z Europą Południn. — Wschodnią znalazł się pod znakiem zapytania z chwilą włączenia Austrii do Rzeszy i rosnącego na tym tle antagonizmu czesko-niemieckiego. Sygnałem do zerwania współpracy komunikacyjnej stało się wstrzymanie przez Niemcy tranzytu węgla przez Czechosłowację do Austrii. Z kolei Czechosłowacja, pragnąc zachować większą swobodę wymiany zagranicznej, kontrolowanej, a częściowo utraconej przez Hamburg, odpowiedziała ograniczeniem przewozów szlakiem Łaby. Te momenty muszą odbić się na dotychczasowej roli Czechosłowacji jako kraju tranzytowego: zainteresowane koła czeskie dobrze rozumieją tę sytuację, wyrazem czego było przemówienie dyrektora „Dunaj-Plavby", wygłoszone 22 kwietnia br. w Pradze, który wyraźnie podkreślił prawdopodobieństwo żądania przez połączone w „Donau Lloyd" niemieckie i austriackie towarzystwa żeglugowe zmiany dotychczasowego klucza przydziału ładunków w obrębie Tarifgemeinschaft, taryfowego poolu 7 najpoważniejszych kompanij żeglugowych na Dunaju; dlatego też prelegent zastrzegł się, że w wypadku ewentualnych zmian w dotychczasowym kolektywnym regulowaniu obrotu dunajowego, opartego na gruncie wzajemności, Czechosłowacja musi rozporządzać odpowiednimi własnymi ładunkami, jako rekompensatą strat, w drodze rozszerzenia akcji akwizycyjnej dla przyciągnięcia tranzytu polskiego.

Głos ten, jeden z wielu, zapowiada zasadnicze przekierunkowanie ruchu towarowego na Dunaju, który służyć będzie w wyższym, niż dotychczas, stopniu stale rozwijającej się współpracy gospodarczej państw rejonu dunajowego i Bałkanu z krajami bałtyckimi i skandynawskimi.

Powyższe względy skłaniają nas do zbadania wszelkich możliwości odegrania aktywniejszej roli w obsłudze tranzytu na tym szlaku i wzmożenia polskiej ekspansji towarowej na rynki bałkańskie. Maksymalny program stanowi tutaj koncepcja ugruntowania na Dunaju własnego aparatu przewozowego w postaci polskiej linii żeglugowej, opartej o czeskie porty Bratysławy i Komarna.

Wielokrotnie w różnych pracach podkreślana była waga polskiej ekspansji towarowej oraz pośrednictwa naszych portów w obsłudze szlaku tranzytowego z Europy Północno-Zachodniej do krajów basenu naddunajskiego i Bałkanu. Należy zdać sobie sprawę, że jedyną realną drogą w komunikacji z tymi rynkami pozostaje, do czasu kreowania kanału Wisła — Prut — M. Czarne, arteria Dunaju, którą towary osiągać będą na wysokości Bratysławy i Komarna. Bezpośrednia bowiem komunikacja kolejowa jest zbyt kosztowna z powodu długiego przebiegu lądowego, szczególnie niekorzystnego w przewozach do Jugosławii i Bułgarii, oraz z braku mostu kolejowego Giurgiu — Russe, którego rychłej budowy trudno oczekiwać przy obecnym nastawieniu sfer rumuńskich.

Dobitny argument dla tezy o dogodności komunikacji dunajowej w służbie naszego handlu zagranicznego i tranzytu, stanowi porównanie kosztów przewozu towarów z Polski na rynki naddunajskie, zestawione dla przesyłek kolejowych i łamanych kolejowo-dunajowych z przeładunkiem w czeskich portach.

Stawki taryfowe kolejowe i kolejowo-dunajowe przez Bratysławę-Komarno (łącznie z przeładunkiem) w transportach z Polski na rynki naddunajskie i bałkańskie

(obliczone wg taryf związkowych w groszach za 100 kg przy ładunkach 10-tonowych)

Towar i relacja	Stawka		Różnica	
	kolejowa gr	kol.-dunajowa gr	w gr	w %
Towary wszelkiego rodzaju				
Warszawa — Wiedeń	1352	1352	—	—
„ — Budapest	1690	1455	235	14
„ — Belgrad	2571	1770	801	31
„ — Russe	2376	1822	554	23
„ — Galati	2418	1822	396	17
Węgiel				
Katowice — Wiedeń	285	271	14	5
„ — Budapest	434	326	108	25
„ — Belgrad	807	430	377	47
„ — Russe	750	434	316	58
„ — Galati	521	434	87	17
„ — „ (W. bunkr.)	325	434	+109	+33
Azotan Amonu				
Chorzów — Wiedeń	255	249	6	2
„ — Budapest	409	280	129	32
„ — Beograd	790	365	425	46
„ — Russe	579	420	159	27
„ — Galati	426	420	6	1

Towar i relacja	Stawka		Różnica	
	kolejowa gr	kol.-dunajowa gr	w gr	w %
Przędza wełniana				
Bielsko — Budapest	991	760	231	25
„ — Beograd	1858	1077	781	42
„ — Russe	2376	1127	1249	52
„ — Galati	2215	1127	1088	49
Maszyny przędzalnicze (Żelazne krosna mechaniczne)				
Łódź-Fabryczna—Budapest .	883	661	222	25
„ —Beograd . .	1856	922	934	50
„ —Russe . .	1128	784	344	31
„ —Galati . . .	806	784	22	3

Cyfry powyższej tablicy wykazują różnice stawek, wyrażone w sumach absolutnych. Dla zbadania możliwości zwiększenia eksportu polskiego równie charakterystycznym będzie wykazanie osiągniętych oszczędności w kosztach przewozu, wyrażone w %% ceny eksportowej. W grupie surowców i półfabrykatów, które stanowić będą przez dłuższy czas większość towarów polskich, lokowanych na interesujących nas rynkach, oszczędność z komunikacji wodnej znacznie obniży nasze ceny eksportowe. I tak, w przewozie kolejowo-wodnym węgla śląskiego do Belgradu oszczędność w porównaniu ze stawkami czysto kolejowymi przekracza 200 proc. wartości produktu f.o.b. granica polska. Przyjmując w dalszym ciągu za podstawę ceny towarów polskich z roku 1934, odpowiednie oszczędności sięgają w eksporcie towarów wszelkiego rodzaju z Warszawy na Węgry — 11 proc., do Jugosławii — 48 proc., do Bułgarii — 13 proc., do Rumunii 14 proc. wartości produktu.

Dotychczas handel zagraniczny Polski oraz tranzyt przez nasze porty morskie korzystał jedynie w nieznacznym stopniu z drogi przewozowej dunajowej na podstawie specjalnie zbudowanej związkowej polsko-czeskiej taryfy dunajowej. Oto w eksporcie polskim na rynki naddunajskie przeszło w 1935 r. przez porty Bratysławy i Komarna 10.760 t. (z tego 250 t. węgla), w imporcie do Polski z drogi dunajowej przybyło zaledwie 1.516 t.

Poniższe zestawienie podkreśla nikły dotychczas stopień wykorzystania drogi dunajowej w obrotach tranzytowych portów Gdyni i Gdańska przez Czechosłowację w komunikacji z Austrią, Węgrami i Rumunią:

Obroty tranzytowe Gdyni i Gdańska z rynkami naddunajskimi (Austria, Węgry, Rumunia) na drodze kolejowo-dunajowej z przeładunkiem w Bratysławie i Komarnie, oraz na czysto kolejowych szlakach czeskosłow. w tonach.

Rok	droga kolejowo - dunajowa			droga kolejowa	Ogółem	udział przewozów kol — wodn.
	na Dunaj	z Dunaju	Razem			
1934	2,763	1,335	4,098	25,544	29,642	14%
1935	8,074	487	8,561	24,343	32,904	26%
1936	2,186	227	2,413	14,410	16,823	14%

Uwzględniając szerokie możliwości i oczywiste korzyści rozbudowania komunikacji towarowej z drogą Dunaju, przyjąć należy pod rozwagę, o ile pomogłoby realizacji tego programu wprowadzenie własnej bandery na wody tej magistrali Europy Środk. i Poł.-wschodniej. Przed tym zasługują na podkreślenie podstawy prawne i organizacyjne takiego aktu. Umowy międzynarodowe, określające wolność międzynarodowych dróg wodnych, dają wszystkim państwom pełny przywilej uprawiania żeglugi na Dunaju. Jedynie kabotaż w granicach jednego państwa, prowadzony pod obcą banderą, podlega suwerennej zwierzchności państwa brzegowego i wymaga uzyskania specjalnej koncesji.

Główne przedsiębiorstwa, utrzymujące żeglugę na Dunaju należą do syndykatu taryfowego — Tarifgemeinschaft; są to: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Königlich Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts A. G., Bayerischer Lloyd Schiffahrts A. G., Süddeutsche Donaudampfschiffahrts-Ges. Continentale Motorschiffahrts A. G., Flusschiffahrt des Königreiches Jugoslavien, Tschechoslovakische Donauschiffahrts A. G.

Pięć pierwszych spośród wymienionych towarzystw należy równocześnie do ściślejszej Betriebsgemeinschaft.

Wszystkim tym siedmiu towarzystwom, zobowiązanym do publikowania i stosowania równych stawek, przydzielają koleje przewozy na podstawie konwencjonalnego klucza. Na tym właśnie systemie opiera się związkowa polsko-czeska taryfa dunajowa.

Poza ramami powyższych porozumień pracują na Dunaju mniejsze towarzystwa przewozowe, przyjmujące transport przesyłek po niższych stawkach: w ich gronie znalazłaby się początkowo nowa polska linia żeglugowa, dopóki po zdobyciu silniejszej pozycji nie uznanoby za rzecz korzystną przystąpienie jej do Tarif- i Betriebsgemeinschaft.

Względy, jakie skłaniają do zrealizowania koncepcji własnej linii żeglugowej dla obsługi polskiego handlu zagranicznego i szlaku tranzytowego są wielorakiej natury:

Przede wszystkim biura akwizycyjne polskiej linii dunajowej ujęłyby w ręce propagandę tego szlaku, którego dogodność wykazały dostatecznie powyżej przytoczone zestawienia stawek przewozowych; do tej pory bowiem nie było żadnej instytucji zainteresowanej bezpośrednio i prowadzącej aktywną w tym kierunku politykę; żadne z towarzystw żeglugi dunajowej nie rozwija w Polsce akcji akwizycyjnej; P. K. P. nie są w tym specjalnie zainteresowane, a również zagraniczne przedstawicielstwa P. K. P. i portów Gdyni i Gdańska nie są powołane do uprzywilejowywania tej drogi transportowej w swej akcji propagandowej i akwizycyjnej. Kreowanie biur akwizycyjnych polskiej linii bez wątpienia przyczyniłoby się do wzrostu obrotów w wymianie z terenem przez nią obsługiwanym.

Zadanie powyższe byłoby ułatwione przez

możność prowadzenia własnej polityki stawek przewozowych, umożliwiającej regulowanie konkurencyjności poszczególnych produktów polskich na rynkach naddunajskich; podobnie po przystąpieniu do porozumień taryfowych możnaby głosem bezpośrednim nadawać kierunek ogólnej polityce poolu, uwzględniającej interesy polskiego eksportu i szlaku tranzytowego. Lokowanie polskiego eksportu na tych rynkach będzie o tyle łatwiejsze, że z terenu zawiłych rozrachunków międzypaństwowych odpadnie w danym razie należność z tytułu frachtu, płacona dotychczas towarzystwom żeglugi państw trzecich; sumy te objęte będą ceną towaru c. i. f. rynek konsumenta w dwustronnym rozrachunku. Równocześnie zmalałyby dotychczasowe pasywne pozycje w bilansie płatniczym z tytułu obsługi naszego handlu zagr. w tej relacji, wzrosną natomiast należne nam kwoty z obsługi tranzytu.

P. K. P. zyskają w polskiej linii silny atut dla zabiegów o ustanowienie dogodnych taryf związkowych, albowiem linia ta przedłuży niejako ramię polskiego przebiegu, którego cena będzie równoważyć niekorzystne stawki przebiegów obcych na łamanej trasie kolejowo-wodnej; równocześnie ten sam wzgląd byłby wysuwany w rokowaniach o wyrównanie stawek przebiegów na trasach czysto kolejowych. Własna linia dunajowa stanowiłaby przedłużenie polskiej linii lewantyńskiej i przy odpowiednim skoordynowaniu rejsów — dałaby dodatkowe zatrudnienie tej linii morskiej, co z kolei zrównoważyć może straty „Żeglugi Polskiej" ze zmalenia przewozów towarowych z Gdyni drogą morską na rynki poł.-wsch. Europy, korzystających odtąd z krótszego i równie korzystnego z punktu widzenia bilansu płatniczego przebiegu przez Dunaj — Bratysławę/Komarno. Zresztą zasięg wpływów tych dwóch linij żeglugowych może być uregulowany drogą należytego układu frachtów. — W imię zabezpieczenia dotychczasowych interesów naszej linii lewantyńskiej realizacja polskiej linii dunajowej jest aktualna, gdyż szereg obserwowanych posunięć organizacyjnych w żegludze dunajowej może w niedalekiej przyszłości znacznie uszczuplić obroty na tym szlaku żeglugi morskiej. Na uwagę zasługują tutaj: a) rozbudowywanie przez Węgry kontaktów własnej kompanii żeglugowej w relacji Bliskiego Wschodu przez wprowadzenie statków rzeczno-morskich, które utrzymują bezpośrednią komunikację między Budapesztem a Aleksandrią, b) zaangażowanie się kapitału włoskiego w największym towarzystwie żeglugi dunajowej (DDGS), zmierzające przypuszczalnie do zapewniania ładunków zawijającym do portów czarnomorskich coraz liczniejszym włoskim liniom żeglugowym, c) podejmowane w listopadzie ub. roku próby włoskich towarzystw okrętowych doprowadzenia do zawarcia umowy między armatorami adriatyckimi a kompaniami dunajowymi celem wyeliminowania walki konkurencyjnej między Adriatykiem a morzem Czarnym.

Obserwując dotychczasowy rozwój przewozów Dunajem w komunikacji przez porty czeskie z Polską i jej drogą tranzytową na Gdynię i Gdańsk widać, że niewspółmiernie więcej towarów idzie w kierunku na Dunaj (1935 r. — 18.834 t.), niż odwrotnie (2.003 t.) Ten układ stosunków, wywołany celową polityką czeskiej „Dunaj-Plavby", służącej interesom Hamburga, byłby w początkowej fazie działalności linii momentem korzystnym z punktu widzenia rentowności transportu. Oto na Dunaju ogólny ruch towarowy w górę rzeki przewyższa dwukrotnie sumę tonażu pławionego z prądem; szczególnie w pożniwnym okresie masowego eksportu płodów rolnych na rynki zachodnie, silnie spadają frachty powrotne. W tych warunkach większe przewozy tranzytowe w kierunku od naszych portów na Dunaj wespół z eksportem polskim zapewnią dostateczny tonaż i będą równoważyć w pewnym stopniu sezonowe straty frachtowe.

Omawiane wyżej argumenty, uzasadniające kreowanie własnej żeglugi dunajowej, uwzględniają w równej mierze interesy naszego handlu zagranicznego (będzie można kupować na Bałkanie fob, a sprzedawać cif), jak też tranzytu. Jest rzeczą pewną, że bez przewozów tranzytowych linia polska, jakkolwiek zakrojona na stosunkowo skromną miarę (miesięczny obrót do 4.000 t. towarów), nie zdołałaby początkowo zapewnić sobie dostatecznego ładunku. Szczególnie w zakresie przewozów tranzytowych wymienione wyżej atuty posiadania własnej kompanii i biur akwizycyjnych znacznie lepiej służyć będą interesom naszych portów, aniżeli dotychczasowi przewoźnicy, na których lojalność w pełni liczyć nie można.

Słabym punktem koncepcji był do niedawna wzgląd uszczuplenia interesów żeglugi czechosłowackiej, obsługującej dotychczas polskie transporty w relacji dunajowej. Te stratę zrekompensuje większy obrót tranzytowy kolei czeskich i portów Bratysławy i Komarna. Szczególnie na tle wytworzonej w 1937 r. sytuacji, to jest prób regulowania współzawodnictwa kolei i towarzystw żeglugowych, dalej w obliczu utracenia przez żeglugę czeską na Łabie dotychczasowej swobody prowadzenia polityki taryfowej w wyniku ustalenia niekorzystnej relacji czeskich i niemieckich stawek przewozowych (Umowa Monachijska), wreszcie wobec rosnącego antagonizmu czesko-niemieckiego, Czechosłowacja widzi obecnie w szlaku tranzytowym ze swych portów dunajowych na Gdańsk i Gdynię jedyną drogę, gdzie może jeszcze prowadzić swobodną politykę taryfową. Skoro Czechosłowacja przywiązuje taką wagę do utrzymania i wzmożenia tranzytu polskiego, oczekiwać należy ustępstw z jej strony na rzecz projektowanego oparcia polskiej linii żeglugowej o porty Bratysławy i Komarna, oraz zrozumienia dla naszych żywotnych interesów gospodarczych, dających równocześnie większe, niż dotychczas zatrudnienie urządzeniom portowym i kolejom czeskim.

Nie wolno pominąć milczeniem niezwykle doniosłego atutu propagandowego, jaki mieć będzie wprowadzenie na wody Dunaju polskiej bandery, niosącej realne świadectwo prężności naszego handlu zagranicznego i jego aparatu technicznego. Pamiętajmy, że cena naszych transatlantyków, nawet, gdyby linia amerykańska była nierentowna, warta była wysiłku społeczeństwa polskiego dla tego prawdziwego sukcesu prestiżowego, jakim było wejście w odwieczną domenę mocarstw oceanicznych — młodej bandery. Podobne zadanie spełni polski statek na rozległej trasie wodnej Dunaju, wiążąc nas silniej z naturalnym, a tak nikle dotąd wykorzystywanym terenem ekspansji towarowej.

Kapitał zaangażowany w tym przedsięwzięciu, przewidujący wg pierwotnego projektu budowę 4 galarów z motorami ropnymi Diesla á 800 KM o ładowności po 300 t. oraz 8 galarów po 350 t kosztem około 3 miln. zł, ma zapewnioną amortyzację a przypuszczalnie nawet pewną rentowność.

Nasuwające się obiekcje i zasada ostrożności w szafowaniu groszem publicznym znajdują pełną rekompensatę w aktywnych zadaniach linii żeglugowej. Rola jej, jako narzędzia polityki taryfowej w służbie polskiego handlu zagranicznego i akwizycji przewozów tranzytowych, jej cel polityczny, winny stworzyć atmosferę przyjazną i wolę realizacji programu wprowadzenia polskiej bandery na Dunaj.

T. S.

Wystawa »Brema — Klucz Świata«

W Bremie, drugim po Hamburgu co do wielkości niemieckim portowym mieście hanzeatyckim, urządzona została ostatnio przez Instytut dla Niemieckiej Kultury oraz Propagandy Gospodarczej wystawa p. n. „Brema — Klucz Świata". Celem wymienionej imprezy o charakterze propagandowo - gospodarczym było zwrócenie uwagi przez zainteresowane czynniki na rolę i charakter Bremy w niemieckim handlu zamorskim, ze wskazaniem rozlicznych połączeń żeglugowych tego portu z wszystkimi częściami świata, jak i uwypuklenie znaczenia jego w zakresie ekspansji kolonialnej. Można przyjąć, że fakt urządzenia tej wystawy nad Wezerą nie pozostaje zapewne bez związku z współzawodnictwem Hamburga z Bremą, rosnącym równolegle ze wzrostem obrotów towarowych portu na Łabie.

Dzięki wysiłkom organizacyjnym niemieckiej partii narodowo-socjalistycznej, średnich rozmiarów wystawę tę — jak podaje prasa hamburska — zwiedziło około 500.000 osób, tj. więcej aniżeli liczba ludności wolnego miasta Bremy, która wynosi 350.000 mieszkańców. Trzeba obiektywnie stwierdzić, że jakkolwiek wystawa bremeńska miała znaczenie raczej lokalne, gdyż przede wszystkim usiłowała zobrazować obecny stan i oblicze życia gospodarczego wielkiego miasta portowego oraz jego rozwój pod rządami narodowo-socjalistycznymi, to jednak całym szeregiem działów jak: żeglugowym, kolonialnym i komunikacyjnym, starała się znacznie wyjść poza granice swego faktycznego zasięgu. Już samo hasło „Brema — Klucz Świata" wskazuje wyraźnie na tendencję inicjatorów tej imprezy, które znajduje zresztą w dużej mierze swe praktyczne uzasadnienie jeśli wziąć pod uwagę rozwiązanie ekspozycji handlu zamorskiego, gdyż zarówno w imporcie, eksporcie czy tranzycie, na każdym kroku podkreślano znaczenie usługowe aparatu handlowo-portowego Bremy dla Europy oraz innych części świata. Symboliczny klucz, stanowiący główny element herbu tego starego hanzeatyckiego miasta portowego, w klasyczny sposób został tu wykorzystany nie tylko dla podkreślenia charakteru handlowo-żeglugowego Bremy, lecz także w pewnej mierze jej zadań politycznych.

Wychodząc z tych przesłanek, można dopiero przystąpić do opisu i bliższej charakterystyki wystawy bremeńskiej.

Stosownie do swego charakteru, Wystawa obejmowała w zwartym kompleksie 15 murowanych hal — poszczególne działy eksponatów, które podzielono następująco: Niemiecka Partia Narodowo - Socjalistyczna, Niemiecki Front Pracy, Handel Hurtowy — Handel Przywozowy i Wywozowy, Wolne Miasto Hanzeatyckie Brema, Przemysł, Żegluga, Komunikacja, Pojazdy Mechaniczne, Gospodarstwo, Rybołówstwo i Połowy Wielorybów, Rzemiosło, Plan Czteroletni, Wystawa Kolonialna: niemiecka i włoska, Kinematograf. Jeśli chodzi o dobór eksponatów, w odniesieniu do całości można obiektywnie stwierdzić, że stały one na poziomie wystaw w innych miastach niemieckich, jak w Królewcu i Wrocławiu.

Szereg działów specjalnych, jak: żeglugowy, kolonialny, rybołówstwa i połowów wielorybów, handlu zamorskiego oraz wolnego miasta Bremy, nadawały wszakże całej tej imprezie dość wyraźny charakter portowo-morski. Z uwagi na podejście i rozwiązanie tematu wspomnianych sekcyj ekspozycyjnych warto im poświęcić nieco miejsca.

Dział żeglugowy obejmował eksponaty na kilkunastu stoiskach, z których ważniejszymi są: techniczne wyposażenie statku, kontrola i klasyfikacja statku (Germanischer Lloyd), ratownictwo morskie i przybrzeżne, pilotaż portowy, związki zawodowe marynarzy, szkolenie personelu morskiego, armatorzy niemieccy: ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi bremeńskiej, maklerzy okrętowi w Bremie oraz jako jedyny zagraniczny uczestnik tego działu — grupa holenderskich towarzystw żeglugowych, reprezentowana na wspólnym stoisku przez swych bremeńskich agentów.

Wymienione stoiska wyposażone zostały w bogaty materiał ilustracyjno-propagandowy w formie modeli statków poszczególnych linij

okrętowych, fotografij itp. oraz informacyjno-orientacyjny: w sensie wskazania kierunków eksploatowanych przez niemiecką żeglugę handlową — szlaków, jednak brak było jakiegokolwiek materiału statystycznego, co podkreśla wybitnie pokazowy charakter ekspozycji. Pewne urozmaicenie wprowadzają ciekawe eksponaty starych map nawigacyjnych, głównie morza Północnego i Bałtyku, pochodzących z XVII i XVIII wieku, jak również maszyn okrętowych, śrub, lin itp., oryginalnych motorowych łodzi ratowniczych oraz modeli rozmaitych latarń morskich. Marynistyczny nastrój stwarzały poza tym komplety flag sygnałowych oraz państwowych i amatorskich, jak również olbrzymich rozmiarów mapa świata, przedstawiająca sieć szlaków handlowo - żeglugowych, eksploatowanych przez banderę niemiecką.

W osobnej hali znajdował się dział rybołówstwa i połowów wielorybów, które stały się ostatnio w Niemczech, z uwagi na prowadzoną tam swoistą politykę aprowizacyjną, poważnymi gałęziami pracy zarówno dla rybaków jak i dla przemysłu — spożywczego oraz garbarniczo-skórzanego. Wystawiono szereg modeli najrozmaitszych typów statków rybackich, za pomocą odpowiednich rysunków przedstawiono różne sposoby i technikę połowów śledzi, również organizację zbytu ryb morskich na rynku krajowym. Największe zainteresowanie wzbudził oczywiście dział połowów wielorybów, bazą dla których stał się ostatnio w poważnej mierze port w Bremie.

Z zagadnień związanych z pracą portu, które uwzględnione zostały w hali „Komunikacja", na uwagę zasługiwały precyzyjnie wykonane modele urządzeń przeładunkowych, elewatorów i magazynów portowych, ze szczególnym podkreśleniem walorów technicznych urządzeń strefy wolnocłowej portu bremeńskiego. Na wyróżnienie zasługuje także wielkich rozmiarów model portu w Bremie, z odpowiednimi objaśnieniami graficznymi o ustroju, eksploatacji oraz organizacji pracy w nim. Podkreślić należy wielkie walory dydaktyczno-propagandowe tego eksponatu.

Spośród działów, które konkretnie obrazowały rolę Bremy w niemieckim handlu i ekspansji gospodarczej wymienić należy stosunkowo najlepiej urządzony pokaz pn. „Handel Hurtowy — Handel Przywozowy i Wywozowy". Na obszernych stoiskach wystawiono eksponaty towarów według poszczególnych branż oraz z uwzględnieniem grup firmowych, zajmujących się bądź handlem importowym względnie eksportowym oraz hurtowym w obrocie wewnętrzno-krajowym. Wśród eksponatów eksportowych przeważały oczywiście produkty przemysłowe Rzeszy od igły do samochodu oraz maszyn fabrycznych, objętych ramowo wytwórczością okręgu bremeńskiego. W dziale importowym urządzono szereg stoisk krajów, w których Niemcy pokrywają swe zapotrzebowanie na surowce. Dawało to do złudzenia wrażenie udziału wystawców zagranicznych tym bardziej, iż stoiska te poza pokazem głównych artykułów produkcji w sposób dekoracyjny uwypuklały jednocześnie narodowy charakter krajobrazu oraz folkloru danego kraju. Bardzo bogato urządzony był zwłaszcza dział artykułów kolonialnych, owoców południowych oraz innych surowców tropikalnych: uwzględniono w nim import odnośnych towarów z dawniejszych niemieckich posiadłości zamorskich, głównie wschodnio-afrykańskich, dostarczanych przez osiadłych tam kolonistów niemieckich. Stąd też spotykało się liczne napisy w rodzaju: niemiecki tytoń, niemiecka kawa, niemieckie banany, z dodaniem kraju ich produkcji.

Spośród najbardziej charakterystycznych i do niedawna czołowych, wysokowartościowych towarów, importowanych przez Bremę, urządzony był wzorowy pokaz rozmaitych gatunków bawełny — na tle modelu bremeńskiej Giełdy Bawełnianej.

W dziale surowców mineralnych, który urządzony był z wielką pieczołowitością, odnośne tabele wskazywały stosunek wzrostu przy imporcie poszczególnych minerałów, który np. dla rudy żelaznej w roku 1937 w porównaniu z rokiem 1932 wyrażał się cyfrą ca. + 400%. Jeśli chodzi o handel hurtowy, reprezentowany był on przez poszczególne związki branżowe.

W podobny kolektywny sposób wystawiał osobno przemysł i osobno rzemiosło Bremy.

Pewne, choć luźne powiązanie z działem handlu zagranicznego miała wystawa kolonialna, podzielona na dwie części: niemiecką i włoską. Trzeba stwierdzić, że w obydwu tych stoiskach, urządzonych wcale pomysłowo, przeważał nie tyle moment praktycznego demonstrowania zwiedzającym produktów kolonialnych, ile podkreślenie szerokich możliwości gospodarczo-politycznych, z których wypływają śmiałe tendencje imperialistyczne w walce o nowe obszary.

Italia, mimo posiadania rozmaitych posiadłości kolonialnych, w dziale swym główny nacisk położyła na Abisynię, przedstawiając w umiejętnie sporządzonych fotomontażach oraz innym materiale propagandowo-ilustracyjnym: sceny z walk włosko-abisyńskich, także osiągnięcia, dokonane w tym kraju po zwycięskiej wojnie. Dawało się tu wyczuć nutę radosnego zadowolenia oraz dumy narodowej, którymi to cechami Italia jak gdyby chciała się podzielić z III Rzeszą, co zresztą wynikało z przemówienia delegowanego przez Il Duce do Bremy — Generała Melchiori. Upoważniony przez Mussoliniego mówca ten stwierdził m. in., „że Włochy są zdania, iż Niemcy mają prawo do posiadania kolonij".

Niemiecki „Kolonialschau" znacznie większy od włoskiego, podzielony na kilka sekcyj, przedstawiał z jednej strony działalność Niemców w ich dawniejszych posiadłościach, zwłaszcza afrykańskich — do czasów ich utraty, z drugiej upośledzenie Rzeszy na korzyść in-

nych państw europejskich, czerpiących z kolonij surowce. Przez graficzne zestawienie stosunku wielkości obszaru danych metropolij do ich posiadłości kolonialnych — na wystawie bremeńskiej starano się niejako wykazać uzasadnienie tak modnego tam dziś hasła „Volk ohne Raum", choć liczne eksponaty surowców kolonialnych, większość z których sprowadzana jest do Rzeszy pod niemiecką banderą — dowodzi raczej o istniejącym w dalszym ciągu, ścisłym powiązaniu Niemiec z ich dawniejszymi posiadłościami zamorskimi. Na marginesie zauważyć tu można, że niesłychany wzrost szeregu propagowanych jako niemieckie produkty towarów, jak np. bananów kameruńskich — spowodował nawet uruchomienie regularnej komunikacji żeglugowej do Afryki Wschodn., znanej pod nazwą Kamerun-Linien.

Reasumując stwierdzić więc można, jeśli chodzi o obecny udział Niemców w życiu kolonialnym na obszarach mandatowych, i jak to wynika z rozmaitych fotosów oraz modeli inwestycyj niemieckich w tych krajach, przedstawia się on nie najgorzej. Jednak całość niemieckiej wystawy kolonialnej, nosząca wybitnie polityczny charakter na rzecz rewindykacji utraconych obszarów zamorskich, była typową próbą mobilizacji środków propagandowych dla akcji kolonialnej, w czym Niemcy spodziewają się pomocy ze strony Italii.

Słów kilka należy się jeszcze pawilonowi hanzeatyckiego, wolnego miasta Bremy, w murach którego znalazła się cała wystawa. Hala ta stanowiła udane połączenie salonu reprezentacyjnego z ekspozycją artystycznych plansz, przedstawiających sceny z dawnych wypraw eksploracyjno-kupieckich bremeńczyków do krajów zamorskich. Dalej, wykopaliska, modele rozmaitych statków i statuy wybitniejszych obywateli, wszystko to — jakby żywy reportaż historyczny, odzwierciadlało zasługi położone przez żeglugę i handel bremeński dla całokształtu życia gospodarczego Niemiec.

Z tych względów też, mimo braku istotnie praktycznych momentów — Wystawę Bremeńską uważać można za dodatni czynnik w zakresie propagandy społeczno - gospodarczej ośrodka portowego, choć sama impreza pozbawiona była międzynarodowego zasięgu i znaczenia.

Edm. Urbański.

Koszty żywności w Gdyni

Zagadnienie cen artykułów żywnościowych w Gdyni stanowi poważny przedmiot zainteresowań zarówno ze strony nabywców, jak i sprzedawców, ze strony pracowników, jak i pracodawców. Szczególnie ważne jest to zagadnienie ze względu na zmienność cen w Gdyni.

Poniżej podajemy przegląd sytuacji do czerwca br.

Do zagadnienia wprowadzi nas zestawienie cen artykułów spożywczych (najważniejszych) w okresie 1 półrocza 1938, uzupełnione danymi porównawczymi z lat poprzednich.

Ceny głównych artykułów spożywczych w Gdyni

(Notowania z ostatniego tygodnia miesiąca w zł)

Artykuły	Jednostka miary	1936		1937				1938					
		średn. roczn.	VI	średn. roczn.	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
Chleb żytni pytlowy .	1 kg	0,31	0,30	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,34	0,34	0,35
Chleb pszenny	„	0,61	0,60	0,71	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0.70	0,70	0,70	0.70
Mąka pszenna	„	0,48	0,50	0,54	0,54	0,54	0,54	0,50	0.50	0,50	0,50	0,50	0.50
Kasza jęczmienna . .	„	0,46	0,50	0,47	0,44	0,44	0,44	0,40	0,40	0.40	0.40	0.40	0.50
Groch polny	„	0,43	0,40	0,39	0,4	0.40	0.40	0,40	0,40	0.40	0.40	0,40	0,40
Fasola biała	„	0,54	0,50	0,44	0,55	0,55	0.55	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,53
Ryż „Patna"	„	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,90
Mleko niezbierane . .	1 litr	0,23	0,22	0,24	0,25	0,22	0,22	0,16	0,26	0,24	0,24	0,24	0,24
Masło świeże	1 kg	3,36	3,20	3,63	3,40	3,60	3,20	4,00	4,00	4,00	4,00	3,60	3,10
Ser twarogowy	„	1,09	1,00	0,82	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Jaja świeże	1 szt.	0,09	0,08	0,10	0,06	0,06	0,07	0,16	0,10	0,08	0,07	0,08	0,08
Mięso wołowe	1 kg	1,33	1,30	1,41	1,40	1,40	1.40	1,40	1,40	1,40	1,40	1.40	1,40
Mięso wieprzowe . . .	„	1,62	1,80	1,67	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Mięso cielęce	„	1,57	1,60	1.70	1.70	1,70	1,70	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Kiełbasa zwyczajna . .	„	1,42	1,40	1,60	1,60	1,60	1,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Słonina świeża	„	1,67	1,80	1,88	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Smalec wieprzowy . .	„	2,44	2,80	2,53	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Śledzie	1 szt.	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Kartofle	10 kg	0,93	2,00	0,92	1,00	1,00	1,20	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,00
Kapusta kwaszona . .	1 kg	0,33	0,40	0,32	0,40	0,40	0,40	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Cukier kryształ	„	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1 00
Herbata	„	18,83	18,00	17,33	20,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00
Kawa naturalna . . .	„	6,22	6,00	6,20	6,40	6,10	6.10	6,10	6,10	6.10	6,10	6,10	6,10
Sól biała	„	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32

Źródło: Biuro Statystyczne Komisariatu Rządu w Gdyni.

W zestawieniu powyższym wzięto pod uwagę gatunki towarów najbardziej rozpowszechnione w sprzedaży, a m. chleb żytni — przemiał 55 proc., chleb pszenny — przemiał 65 proc., masło mleczarskie wyborowe (najlepsze), mięso — gatunek średni z kośćmi, kiełbasa — gatunek niższy.

Porównywując poziom cen najważniejszych artykułów spożywczych w czerwcu 1938 roku z czerwcem 1937 roku stwierdzamy, ogółem biorąc, zniżkę cen, sięgającą 3,09 proc. W szczególności nastąpiła obniżka cen następujących artykułów: chleba żytniego pytlowego — o 6 proc., mąki pszennej o 8 proc., fasoli białej o 4 proc., mięsa cielęcego o 6 proc. kiełbasy o 6 proc., kartofli o 17 proc., kapusty kwaszonej o 25 proc. Jednocześnie nastąpiła zwyżka cen niektórych towarów, a mianowicie: kaszy jęczmiennej o 14 proc., ryżu „Patna" o 13 proc., mleka nie zbieranego o 9 proc., jaj świeżych o 14 proc.

Szereg artykułów pozostał na zeszłorocznym poziomie cen, są to: chleb pszenny, groch polny, masło świeże, ser twarogowy, mięso wołowe i wieprzowe, słonina świeża, smalec wieprzowy, śledzie, cukier, herbata, kawa naturalna i sól biała.

Jasną jest rzeczą, że w okresie roku zachodziły różne wahania cen poszczególnych artykułów, porównaliśmy tu ze sobą tylko ceny w miesiącu czerwcu 1937 i 1938 roku.

Właściwą sytuację cen artykułów spożywczych daje dopiero obliczenie wskaźnikowe, oparte na metodach Głównego Urzędu Statystycznego. Obliczenia te ujmują ogólną wartość artykułów z uwzględnieniem ilości poszczególnych artykułów spożywanych w gospodarstwie rodzinnym.

Wskaźniki te obliczane są w różnych relacjach.

Najsampierw porównanie poziomu cen w poszczególnych miesiącach 1938 roku z odpowiednimi miesiącami 1937 roku.

We wszystkich miesiącach nastąpiła zniżka, a mianowicie:
styczeń — o 0,4 proc. — luty — o 3,9 proc.
marzec — o 5,2 proc. — kwiecień — o 1,1 proc.
maj — o 4,0 proc. — czerwiec — o 3,1 proc.

Średnio obliczając otrzymamy, że sześć pierwszych miesięcy 1938 roku są o 3 proc. tańsze od odpowiedniego okresu 1937 roku.

Obliczony wyżej wskaźnik jest najwłaściwszy, gdyż eliminuje w bardzo znacznym stopniu sezonowość, wynikającą z ruchu cen w związku z sezonem i niektórymi artykułami. Obliczenie powyższe wskazuje na faktyczną zniżkę kosztów żywności.

Jeżeli jednak porównamy ceny w poszczególnych miesiącach 1938 roku z cenami w tychże miesiącach 1936 roku otrzymamy obraz zgoła inny, a mianowicie:
styczeń droższy o 14,7%, luty droższy o 14,0%
marzec droż. o 11,2%, kwiecień droż. o 6,9%,
maj droż. o 1,9%, czerwiec tańszy o 3,5%.

Zważyć jednak należy, że ceny w czerwcu roku 1936 skoczyły o 14,6 proc. w stosunku do maja tegoż roku. Ogółem biorąc pierwsze półrocze 1938 roku jest droższe od tegoż okresu 1936 roku o 7,5 proc.

Inaczej obliczony wskaźnik przedstawia wahania cen z miesiąca na miesiąc.

Wskaźnik

podstawa — miesiąc poprzedni = 100.

Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	96,4	108,1	94,1	103,3	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0	98,5
III	98,2	100,6	101,6	100,5	99,1
IV	97,4	99,0	102,3	94,6	98,4
V	98,1	93,0	104,7	102,5	99,8
VI	114,6	103,0	108,2	101,6	102,5
VII	95,8	105,7	92,2	102,1	
VIII	92,4	98,2	99,2	96,1	
IX	100,4	103,4	103,4	101,0	
X	101,5	100,7	99,4	100,8	
XI	99,0	99,0	100,9	99,5	
XII	99,1	97,8	100,9	99,3	

Z wskaźnika tego możemy ustalić, w których miesiącach i w jakim stopniu wzrastały względnie spadały koszty żywności w porównaniu z miesiącem poprzednim. Jeżeli chodzi o rok bieżący, to w styczniu ceny utrzymały się na poziomie grudnia 1937 roku, w następnych czterech miesiącach ceny spadały nieznacznie, dopiero czerwiec, miesiąc sezonowy, tak jak w latach poprzednich przyniósł zwyżkę cen.

Wskaźnik ten, podstawą którego = 100 jest miesiąc poprzedni, nie odzwierciadla poziomu cen dla pewnego okresu. Najlepiej zadanie to spełnia wskaźnik, obliczany przy podstawie = 100, odnoszącej się do jednego okresu. W danym wypadku bierzemy ceny w styczniu każdego z lat 1934 — 1938 = 100.

Wskaźnik

podstawa ceny w styczniu każdego roku=100.

Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
II	101,8	99,6	99,1	102,0	98,5
III	100,0	100,2	100,6	102,6	97,6
IV	97,3	99,1	103,0	97,1	96,1
V	95,5	92,2	107,9	99,5	95,9
VI	109,5	94,9	116,8	101,0	98,3
VII	104,9	100,3	107,6	103,2	
VIII	97,0	98,5	106,7	99,1	
IX	97,4	101,8	110,3	100,1	
X	98,8	102,6	109,7	100,9	
XI	97,8	101,5	110,5	100,4	
XII	97,0	99,2	111,5	99,6	

Widzimy, że w całym roku 1938 poziom cen jest niższy, aniżeli w styczniu tegoż roku.

Odmienne cyfry daje wskaźnik, za podstawę którego wzięto przeciętną roczną poszczególnych lat. Wskaźnik ten przedstawia się następująco:

Wskaźnik

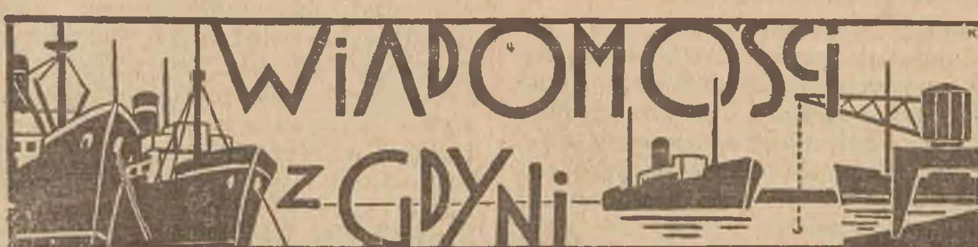
Podstawa — średnia roczna każdego z lat=100
(dla roku 1938 średnia półroczna).

Miesiące	1934	1935	1936	1937	1938
I	100,3	100,8	93,5	99,6	102,3
II	102,1	105,5	92,6	101,6	100,8
III	100,2	101,1	94,1	102,1	99,9
IV	97,6	100,0	96,3	96,6	98,3
V	95,8	92,9	100,9	99,0	98,1
VI	109,7	95,7	109,2	100,6	100,6
VII	105,2	101,1	100,6	102,7	
VIII	97,2	99,4	99,8	98,7	
IX	97,6	102,7	103,1	99,7	
X	99,1	103,5	102,5	100,4	
XI	98,1	102,4	103,3	99,9	
XII	97,2	100,1	104,2	99,2	

Obliczony wyżej wskaźnik pozwala na ustalenie, które miesiące i w jakim stopniu są tańsze względnie droższe od ogólnego poziomu cen w danym roku. Widzimy, że z reguły miesiące sezonowe — czerwiec i lipiec, są wyższe od przeciętnej rocznej. Widzimy, że w r. 1938 poziom cen w poszczególnych miesiącach odbiega od przeciętnej bardzo nieznacznie. — Wahania wynoszą od 98,1 do 102,3 tj. 4 proc.

Rozważając zagadnienie, dotyczące kosztów żywności w Gdyni na podstawie wyżej przytoczonych danych statystycznych, pamiętać stale należy, że chodzi to wyłącznie o koszty żywności, a nie o koszty utrzymania, w których koszty żywności stanowią tylko część składową. — Krzywa kosztów utrzymania w Gdyni w roku 1938 kształtuje się prawdopodobnie równolegle do kosztów żywności wobec postępującej zniżki czynszów mieszkaniowych.

Bolesław Polkowski



MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU P. ANTONI ROMAN W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman, przeprowadził w dniu 25 lipca br. inspekcję naszej Izby. Podczas lustracji Panu Ministrowi towarzyszyli pp.: dyrektor Departamentu Handlowego Geppert, radca Brzozowski z Wydziału Handlu Zagranicznego oraz sekretarz osobisty Ministra — Welsch. Z ramienia Izby Pana Ministra powitali: urzędujący Wiceprezes dr Władysław Smoleń, — Wiceprezes dr Konrad Kasperowicz oraz dyrekcja Izby z dyr. mgr. Kawczyńskim na czele.

Pan Minister Roman wysłuchał na wstępie referatu dyr. Kawczyńskiego o organizacji Izby, jej finansowym położeniu oraz głównych bieżących pracach Izby. Następnie przewodn. Kom. budowy gmachu Izby radca J. Rummel przedstawił obecny stan sprawy budowy gmachu, oraz plan realizacji tego przedsięwzięcia. Minister Roman żywo interesował się wszystkimi przedstawionymi mu sprawami, zastanawiając się dłużej nad kwestią budowy własnej siedziby Izby, uważając ją za pilną i celową. Z kolei Pan Minister zlustrował wszystkie biura Izby, rozpytując poszczególnych referentów o sprawy przez nich załatwiane.

Po dokonaniu lustracji Minister Roman przeszedł do sali konferencyjnej, gdzie oczekiwali: wiceprezes Izby dyr F. Kollat, oraz wszyscy obecni w tym dniu w Gdyni radcowie i korespondenci Izby, a mianowicie pp.: Badian, Byczkowski, Grabowski, Hildt, dr Kasprowicz, Marszał, Mucha, Michalewski, Cz. Nowacki i Turzyński. Tutaj odbyła się dłuższa konferencja, której przedmiotem było zagadnienie rozwoju handlu w porcie gdyńskim. — W konferencji tej wziął także udział dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski. Referat dotyczący wymienionej kwestii wygłosił dyr Kawczyński. Podkreślił on w nim konieczność przedsięwzięcia takich środków, któreby sprzyjały rozwojowi handlu zamorskiego w Gdyni.

Pan Minister Przemysłu i Handlu zabierając głos w dyskusji zaznaczył, iż wysunięte przez Izbę postulaty będą poddane przez niego życzliwym rozważaniom, podkreślił jednakże w myśl swoich wywodów na Kongresie Kupiectwa Pomorskiego w Bydgoszczy w styczniu br., że uważa za konieczne, aby Izba i reprezentowane przez nią kupiectwo pomorskie wzięło jak najbardziej aktywny udział w rozszerzaniu stosunków handlowych tak w zakresie importu, jak i eksportu z tymi krajami zamorskimi, które stoją otworem dla wzmożenia ekspansji gospodarczej Polski na te rynki.

Pod koniec konferencji dyrektor Departamentu Handlowego Min. Przemysłu i Handlu p. Geppert sformułował kilka uwag na temat handlu owocami południowymi oraz techniki transakcyj wiązanych.

ZRZESZENIE EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH W GDYNI WSPÓLNĄ ORGANIZACJĄ ZAWODOWĄ EKSPEDYTORÓW.

Po blisko półtorarocznym okresie doszło wreszcie do porozumienia między dwoma organizacjami ekspedytorów portowych t. j. Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych oraz Zrzeszeniem Przedsiębiorstw Transportowych, które po przeprowadzeniu dobrowolnej fuzji, utworzyły na zebraniu konstytucyjnym i walnym dnia 19 lipca br. w lokalu naszej Izby — jeden wspólny związek pn. „Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych w Gdyni."

W ramach nowopowstałego Zrzeszenia ukonstytuowały się następujące sekcje: 1) sekcja ekspedytorów drobnicowych, 2) sekcja ekspedytorów węglowych, 3) sekcja ekspedytorów towarów masowych poza węglem i 4) sekcja ekspedytorów bawełnianych.

Do zarządu Zrzeszenia weszli pp.: dyr Byczkowski, jako prezes, dyr Gieysztor i dyr Marszał, jako wiceprezesi, oraz dyr. dyr. Garbowicz, Henschel, Jaeger. Lipiński, Rotstat i Wierzbicki, jako członkowie zarządu.

Spośród członków do poszczególnych sekcyj branżowych Zrzeszenia przystąpiły następujące przedsiębiorstwa:

Sekcja ekspedytorów drobnicowych — firmy: Bachmann J. H., Bergtrans, Expedblock, Extrans, Galster M., Goraj A., Ick Johannes, Hermann Jul., Minkiewicz Tadeusz, Pantarei, Polski Lloyd, Północne Tow. Transp., Przewóz. Prowe Ferd., Mortrans, Hartwig C., Rapid. Spedcpol, Sztain Izaak, Schenker i Ska. Warszawskie Tow. Transportowe, Warta, Wolf Aug. i Ska, Rawa, Lorbert-Bieberstein, Warrant i Adam Zadrożny;

Sekcja ekspedytorów węglowych — firmy: Elibor, Giesche, Polskarob, Progress, Skarbopol;

Sekcja towarów masowych poza węglem, firmy: Warsz. Tow. Transp., Warta, Pantarei i Schenker i Ska;

Sekcja ekspedytorów bawełnianych, firmy: Bawko, Warszawskie Tow. Transp., Warta. Pantarei, Bergtrans, Bachmann J. H.. Warrant i Północne Tow. Transp.

URUCHOMIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE.

Z serii 11 sztuk wykonanych dźwigów w roku bieżącym. ostatnie 2 dźwigi półportalowe o nośności 2 ton ustawione zostały na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Poza tym ustawiony został już na nabrzeżu Rumuńskim nowy dźwig półportalowy o nośności 3 ton. W ten sposób nabrzeże to wyposażone zostało w 3 dźwigi. które obsługiwać będą nowowybudowany magazyn Nr 10.

Oprócz powyższych dźwigów oddane również zostały do eksploatacji 3 dźwigi portalowe na nabrzeżu Czechosłowackim, przy którym może odbywać się teraz normalny przeładunek.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 12.314 minut 30 z zużyciem prądu 81.614 KWh i przeładowano 211.062 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 85.5%, w ubiegłym roku 166%, spadek zatem wynosi 80,5%.

PUBLICYŚCI I AKADEMICY UZUPEŁNIAJĄ NA WYBRZEŻU ZNAJOMOŚĆ SPRAW MORSKICH.

Wśród polskiej młodzieży akademickiej przejawia się coraz bardziej chęć uzupełniania studiów wiadomościami praktycznymi w pewnych dziedzinach specjalnych, jak zagadnienia morskie, kolonialne itd. Podobne, niesłychanie pożyteczne nastawienie do tych spraw wykazują również dziennikarze i publicyści młodego pokolenia. W Gdyni odbyły się ostatnio dwie imprezy o charakterze specjalnych kursów dokształcających w tym zakresie, godne uwagi.

W czasie od 5 do 30 lipca br. urządzony został pod protektoratem Pana Wicepremiera inż. Eug. Kwiatkowskiego staraniem zarządu głównego Akademickiego Związku Morsko-Kolonialnego — instruktorski kurs kolonialny, w którym wzięło udział około 50 osób. W czasie od 24 do 31 lipca br. zorganizowany został natomiast przez Stowarzyszenie Polskich Publicystów Młodzieżowych kurs morski. w którym wzięło udział 20 osób.

Jako wykładców na wymienione kursy pozyskano szereg wybitnych osobistości ze sfer gospodarczo - portowych, administracyjnych. naukowych i samorządowych Gdyni. również kilku prelegentów z Warszawy.

Uczestnicy kursów zapoznali się z urządzeniami oraz inwestycjami portu i miasta Gdyni. odbyli również wycieczki do portów rybackich w Helu, Władysławowie i Pucku oraz do Gdańska.

Obydwie imprezy spotkały się z życzliwym przyjęciem tutejszych czynników miarodajnych, jak i sfer gospodarczych, którym zagadnienie rozszerzania znajomości spraw morskich wśród młodego pokolenia leży niewątpliwie na sercu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU CZERWCU BR. ORAZ W PIERWSZYM PÓŁROCZU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *czerwcu br.* osiągnęły *699.619,— ton,* wobec 714.452,8 ton w maju br.,

813.009,6 ton w czerwcu 1937 r., oraz 554.717,— ton w czerwcu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 2,1 procentowy spadek w porównaniu z majem br., 13,9%-owy spadek w stosunku do czerwca 1937 r. oraz przeszło 35%-owy wzrost w porównaniu z czerwcem 1936 roku.

Obroty miesiąca sprawozdawczego są zaledwie o 25.361 ton większe od najmniejszych obrotów z lutego br. (674.258 ton) i są czwartymi z rzędu obrotami w bieżącym roku, wykazującymi spadek w porównaniu z analogicznym miesiącem ubiegłego roku.

Kształtowanie się obrotów zamorskich w poszczególnych miesiącach br. w porównaniu z tymi samymi miesiącami 1937 roku zilustruje poniższe zestawienie:

Miesiące w I półroczu br.	Og. obroty towarowe zamorskie	Wzrost lub spadek w porówn. z anal. miesiącem 1937 r.
I	801.573,5 ton	+ 20,1%
II	674.257,8 ton	+ 10,7%
III	732.846,7 ton	— 1,2%
IV	760.644,3 ton	— 4,3%
V	714.452,8 ton	— 0,2%
VI	699.619,- ton	— 13,9%
razem	4.383.394,1 ton	

O ile dwa pierwsze miesiące bieżącego roku wykazują wzrost w porównaniu z analogicznymi miesiącami ubiegłego roku, to począwszy od m. marca br. obroty zamorskie wykazywać będą stałą tendencję spadku, osiągając największy spadek w ostatnim miesiącu czerwcu br. Rok bieżący jest piętnastym z rzędu rokiem pracy portu gdyńskiego. W okresie tych piętnastu lat obroty portu z wyjątkiem 1932 roku wykazywały stałą tendencję wzrostu. Dopiero pierwsze półrocze br. wykazuje zahamowanie dalszego wzrostu zamorskich obrotów towarowych portu gdyńskiego.

Zmianę tę zawdzięczać należy przede wszystkim dzięki załamaniu się przywozu zamorskiego, który w poszczególnych miesiącach bieżącego roku kształtował się następująco:

Miesiące w I półroczu br.	Przywóz zamorski	Wzrost lub spadek w porówn. z anal. miesiącem 1937 r.
I	158.181,8 ton	+ 30,7%
II	138.265,5 ton	+ 2,6%
III	128.434,4 ton	— 15,8%
IV	121.970,7 ton	— 24,6%
V	107.916,7 ton	— 31,6%
VI	119.789,1 ton	— 32,7%
razem	774.558,2 ton	

Po dobrych wynikach przywozu zamorskiego w styczniu, nieco słabszych w mies. lutym br., od m. marca przywóz zam. wykazuje spadek. Zwraca uwagę poważne tempo spadku, zwiększającego się stale i osiągającego w mies. czerwcu br. poważny 32,7%-owy spadek w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Obroty miesięczne wywozu zam. kształtują się nieco korzystniej, aczkolwiek i tu obserwujemy pewne nieznaczne wahania in minus. Kształtowanie się wywozu zam. w poszczególnych miesiącach br. w porównaniu z tymi samymi miesiącami 1937 roku ilustruje poniższe zestawienie:

Miesiące w I półroczu br.	Wywóz zamorski	Wzrost lub spadek w porówn. z anal. miesiącem 1937 r.
I	643.391,7 ton	+ 17,7%
II	535.992,3 ton	+ 7,3%
III	604.412,3 ton	+ 2,5%
IV	638.673,6 ton	+ 0,8%
V	606.536,1 ton	+ 8,6%
VI	579.829,9 ton	— 8,7%
razem	3.608.835,9 ton	

W okresie pierwszych czterech miesięcy br. tempo wzrostu wywozu zam. stale maleje, osiągając dopiero nieznaczny wzrost w miesiącu maju br. Raptowną zmianę wnosi tu miesiąc czerwiec br., wykazując po raz pierwszy w roku bieżącym poważny 8,7%-owy spadek wywozu zam. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (699.619,— ton) złożył się przywóz zamorski — 119.789,1 ton oraz wywóz zamorski — 579.829,9 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu gdyńskiego w I półroczu rb. tj. przywóz zam. łącznie z wywozem zamorskim — 4.383.394,1 ton wykazuje bardzo minimalny, gdyż zaledwie 0,9%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (4.342.876,3 t.) W liczbach absolutnych nadwyżka obrotów w I półroczu bieżącego roku w porównaniu z wynikami w tym samym okresie czasu 1937 roku wyniosła zaledwie 40.517,8 ton.

Nadwyżkę tę zawdzięczać należy wyłącznie wywozowi zamorskiemu (grupie wytworów mineralnych), gdyż przywóz zamorski wykazuje poważny spadek.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (119.789,1 ton) wykazuje 11% wzrost w porównaniu z ub. miesiącem majem br. (107.916,7 ton), 32,7%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 roku (177.939,8 ton) oraz ok. 34%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1936 roku (88.766,1 ton).

Wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. majem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za m. maj br.) surowców hutniczych: rud różnych i wypałków pirytowych — 12.520 t. (7.523 t.), żelaza surowego — 552 t. (339 t.), metali różnych — 551 t. (284 t.), oraz cynku — 85 t. (brak).

Spośród produktów i surowców roślinnych wzrosły pozycje: nasion różnych — 50 t. (17 t.), nasion oleistych — 6.515 t. (1.301 t.), ryżu surowego — 14.551 t. (8.171 t.), kawy — 489 t. (374 t.), herbaty — 115 t. (110 t.), kakao — 566 t. (449 t.), oraz tytoniu — 355 t. (71 t.) Zwiększył się również import śledzi solonych — 1.320 t. (359 t.)

Z przetworów mineralnych i chemicznych wzrósł import: olejów — 538 t. (325 t.), asfaltu — 514 t. (414 t.), napoi alkoholowych i innych — 108 t. (84 t.), siarki — 345 t. (76 t.), farb — 44 t. (38 t.), garbników — 1.146 t. (803 ton), oraz żużli Thomasa — 8.348 t. (brak).

Zwiększył się również import skór — 2.824 t. (2.750 t.) Spośród surowców i wyrobów włókienniczych zwiększył się przywóz: bawełny — 8.693 t. (6.291 t.), odpadków bawełny — 213 t. (193 t.), przędzy bawełnianej — 149 t. (139 t.), lnu, konopi, sizalu i in. wł. rośl. — 143 t. (135 t.), oraz szmat — 1.576 t. (1.511 t.) Z grupy hutniczo-metalurgicznej wzrósł przywóz: żelaza surowego — 552 t. (339 t.), metali różnych — 551 t. (284 t.), cynku — 85 t. (brak), maszyn, aparatów i części — 801 t. (709 t.), części wagonów i lokomotyw — 111 t. (107 t.) oraz samochodów, motocykli i części — 753 t. (512 ton).

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny przeszło 50%-owy wzrost przywozu rud różnych i wypałków pirytowych, przeszło 5-krotny — nasion oleistych, oraz przeszło 50%-owy — ryżu surowego. Zmniejszył się natomiast przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem majem br.: owoców świeżych — 955 t. (3.251 t.), owoców suszonych — 314 t. (533 t.), orzechów i migdałów — 77 t. (126 t.), korzeni — 65 t. (136 t.), roślin i materiałów roślinnych — 142 t. (202 t.), żywicy — 638 t. (868 t.), pirytów — brak (870 t.), smoły i smarów — 5 t. (29 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 274 t. (596 t.), przetworów chemicznych — 233 t. (249 t.), fosforytów — 1.103 t. (12.742 t.), wełny — 3.559 t. (3.649 t.), odpadków wełnianych — 78 t. (186 t.), przędzy wełnianej — 10 t. (29 t.), juty — 771 t. (1.320 t.), celulozy — 603 t. (688 t.), złomu żelaznego — 39.314 t. (39.512 t.), miedzi — 922 t. (1.493 t.), cyny — 150 t. (356 t.), oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 310 ton (819 t.)

O ile spadek przywozu owoców świeżych oraz fosforytów ma charakter wybitnie sezonowy, to natomiast spadek przywozu pozostałych pozycyj wykazuje normalne wahania miesięczne.

Najlepiej jednakże ilustruje porównanie przywozu w miesiącu czerwcu br. z tym samym miesiącem ubiegłego roku (1937 roku). Poważny spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku (1937 r.) spowodowały przede wszystkim (w nawiasie dane liczbowe za m. czerwiec 1937 r.) surowce hutnicze: złomu żelaznego — 39.314 ton (85.606 t.), miedzi — 922 t. (1.525 t.), żelaza surowego — 552 t. (621 t.), oraz rud różnych i wypałków pirytowych — 12.520 t. (22.309 t.) Na podkreślenie zasługuje tu szczególnie poważny, gdyż około 50%-owy spadek przywozu złomu żelaznego oraz rud różnych i wypałków pirytowych.

Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się przywóz zam. w miesiącu czerwcu br. w stosunku do tego samego miesiąca 1937 r.: owoców świeżych — 955 t. (2.173 t.), korzeni 65 t. (124 t.), żywicy — brak (20 t.), oraz tranu — 172 t. (240 t.)

Z produktów i surowców chemicznych zmniejszył się przywóz (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 r.): przetworów chemicznych — 233 t. (244 t.), farb — 44 t. (116 t.), garbników — 1.146 t. (1.618 t.), oraz fosforytów — 1.103 t. (12.029 t.)

Spośród surowców i produktów włókienniczych zmniejszył się przywóz: przędzy wełnianej — 10 t. (25 t.), przędzy bawełnianej — 149 t. (161 t.), oraz juty — 771 t. (831 t.)

Zmniejszył się również przywóz: wyrobów gumowych — 93 t. (309 t.), papieru i makulatury — 959 t. (2.066 t.) oraz celulozy — 603 t. (1.166 t.) Z gotowych produktów żelaznych zmniejszył się przywóz: wyrobów żelaznych i metalowych — 310 t. (312 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 111 t. (229 t.)

Zwiększył się natomiast przywóz zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem (czerwcem) 1937 r. z grupy produktów roślinnych i zwierzęcych: nasion różnych — 50 t. (19 t.), nasion oleistych — 6.515 t. (5.279 t.), ryżu surowego — 14.551 t. (7.684 t.), owoców suszonych — 314 t. (103 t.), orzechów i migdałów — 77 t. (72 t.), kawy — 489 t. (312 t.), herbaty — 115 t. (91 t.), kakao — 566 t. (195 t.), roślin i materiałów roślinnych — 142 t. (23 t.), śledzi solonych — 1.320 t. (395 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 958 t. (697 t.) oraz tytoniu — 355 t. (246 t.) Wzrósł również przywóz surowców i produktów chemicznych: olejów — 538 t. (112 t.), asfaltu — 514 t. (211 t.), siarki — 345 t. (72 t.), oraz żużli Thomasa — 8.348 t. (2.800 t.) Zwiększył się również przywóz skór — 2.824 t. (2.014 t.)

Spośród surowców i wyrobów włókienniczych zwiększył się przywóz: wełny — 3.559 t. (1.327 t.), bawełny — 8.693 t. (5.578 t.), lnu, konopi, sisalu i in. włókien rośl. — 143 t. (30 t.) oraz szmat — 1.576 t. (1.387 t.)

Przywóz kauczuku zwiększył się z 515 t. w m. czerwcu 1937 r. na 678 t. w mies. czerwcu br. Z surowców i produktów żelaznych wzrósł przywóz: metali różnych — 551 t. (427 t.), cyny — 150 t. (89 t.), cynku — 85 t. (2 t.), maszyn, aparatów i części—801 t. (447 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 753 t. (487 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu czerwcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem majem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Czerwiec 1938 r.	Maj 1938 r.	Czerwiec 1937 r.
Nasiona różne	50	17	19
nasiona oleiste	6.515	1.301	5.279
ryż surowy	14.551	8.171	7.684
owoce świeże	955	3.251	2.173
owoce suszone	314	533	103
konserwy owocowe	8	8	4
orzechy i migdały	77	126	72
kawa	489	374	312
herbata	115	110	91
kakao	566	449	195
korzenie	65	136	124
rośliny i mat. rośl.	142	202	23
żywica	638	868	680
śledzie świeże	—	—	20
śledzie solone	1.320	359	395
rudy różne i wypałki pirytowe	12.520	7.523	22.309
piryty	—	870	—
oleje	538	325	112
smoła i smary	5	29	47
asfalt	514	414	211
tłuszcze i oleje rośl.	274	596	321
tłuszcze zwierz. sur.	938	1.025	697
tran	172	185	240
napoje alkohol. i inne	108	84	161
tytoń	355	71	246
siarka	345	76	72
przetwory chemiczne	233	249	244
farby	44	38	116
garbniki	1.146	803	1.618
fosforyty	1.103	12.742	12.029
żużle Thomasa	8.348	—	2.800
skóry	2.824	2.730	2.014
wełna	3.559	3.649	1.327
odpadki wełniane	78	186	78
przędza wełniana	10	29	25
bawełna	8.693	6.291	5.578
odpadki bawełny	213	193	225
przędza bawełniana	149	139	161
len, konopie, sisal i in. włókna rośl.	143	135	30
juta	771	1.320	831
szmaty	1.576	1.511	1.387
kauczuk	678	607	515
wyroby gumowe	93	61	309
papier i makulatura	959	810	2.066
papa i tektura	65	57	64
celuloza	603	688	1.166
żelazo surowe	552	339	621
metale różne	551	284	427
złom żelazny	39.314	39.512	85.606
miedź	922	1.493	1.525
cyna	150	356	89
cynk	85	—	2
wyroby żel. i metal.	310	819	312
maszyny, aparaty i części	801	709	447
części wagonów i lokomotyw	111	107	229
samochody, motocykle i części	753	512	487
różne	3.358	4.425	14.022
razem	119.789	107.917	177.940

Przywóz zamorski w okresie pierwszych sześciu miesięcy (styczeń — czerwiec) br. — 774.558,2 ton wykazuje poważny 12,1%-owy spadek w porównaniu z przywozem w analogicznym okresie czasu ubiegłego (1937) roku — 880.970,9 ton. Poważny ten spadek dobitniej jeszcze ilustruje porównanie z 60,3%-owym wzrostem przywozu zam. w tym samym okresie czasu (styczeń—czerwiec) 1937 r. w stosunku do 1936 (styczeń — czerwiec) roku — 549.352,9 ton.

Spadek przywozu zam. w pierwszym półroczu br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy hutniczej (w nawiasie dane za I półrocze 1937 r.): złomu żelaznego — 271.558 ton (351.106 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 69.069 t. (83.914 t.), oraz żelaza surowego — 2.450 t. (3.414 t.)

Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się przywóz zam. (w nawiasie dane liczbowe za I półrocze br.): nasion oleistych — 26.959 t. (29.961 t.), ryżu surowego — 36.874 t. (38.141 t.), owoców świeżych — 29.278 t. (33.294 t.), orzechów i migdałów — 256 t. (481 t.), herbaty — 661 t. (803 t.), kakao — 2.401 t. (3.328 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 5.583 t. (6.728 t.) oraz tranu — 1.470 ton (2.129 t.)

Z surowców i produktów chemicznych zmniejszył się przywóz zam.: asfaltu — 1.276 t. (1.279 t.), siarki — 2.186 t. (2.215 t.), przetworów chemicznych — 1.259 t. (1.427 t.), farb — 280 t. (294 t.), oraz garbników — 5.676 t. (8.208 ton).

Spośród surowców i wyrobów włókienniczych zmniejszył się przywóz zam.: przędzy wełnianej — 136 t. (191 t.), odpadków bawełny — 1.200 t. (1.295 t.), przędzy bawełnianej — 838 t. (1.013 t.) oraz szmat — 8.073 t. (9.924 t.)

Przywóz zam. wyrobów gumowych uległ poważnemu zmniejszeniu — 483 t. (1.479 t.), jak również papieru i makulatury — 5.465 t. (10.739 t.), oraz celulozy — 3.214 t. (6.156 t.)

Spośród produktów żelaznych zmniejszył się jedynie przywóz części wagonów i lokomotyw — 1.033 t. (1.789 t.)

Niewątpliwie decydujący wpływ na spadek przywozu zam. w I półroczu br. wywarły tu przede wszystkim najpoważniejsze wagowo pozycje złomu żelaznego (przeszło 22%-owy spadek) oraz rud żelaznych (około 18%-owy spadek).

Z pozycyj towarowych podlegających ostatnio większej reglamentacji podkreślić tu należy ok. 10%-owy spadek nasion oleistych, ok. 26%-owy spadek ryżu surowego oraz przeszło 31%-owy spadek przywozu garbników.

Spośród innych równie poważnych pozycyj zwraca uwagę ok. 52%-owy spadek przywozu papieru i makulatury, przeszło 46%-owy celulozy oraz ok. 20%-owy spadek przywozu szmat. Przy czym papier i makulatura oraz celuloza odgrywają doniosłą rolę w tranzycie morskim portu gdyńskiego.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym *(579.829,9 ton)* wykazuje 4,4%-owy spa-

dek w porównaniu z ub. miesiącem majem br. (606.536,1 ton), 8,7%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 r. (635.069,8 ton) oraz ok. 24%-owy wzrost w porównaniu z mies. czerwcem 1936 r. (465.950,9 ton).

Spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. majem br. spowodował przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych (w nawiasie dane liczbowe za m. maj br.): węgiel kamienny — 406.807 ton (449.397 t.), wykazując ok. 9%-owy spadek.

Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się wywóz (w nawiasie dane za m. maj br.): zboża — 2.616 t. (2.679 t.), strączkowych — 2 t. (19 t.), mąki pastewnej — 140 t. (385 t.), ryżu wyłuszczonego — 155 t. (271 t.), ziemniaków — 111 t. (206 t.), owoców świeżych — 5 t. (55 t.), szynek i innych peklowanych — 90 t. (210 t.), jaj — 2.178 t. (4.542 t.), konserw warzyw — 10 t. (54 t.), przetworów mięsnych — 2.320 t. (3.098 t.), makuchów — 2.102 t. (2.697 t.) oraz melasy — brak (1.100 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy spadek wywozu jaj oraz ok. 20%-owy przetworów mięsnych. Z surowców i produktów chemicznych zmniejszył się wywóz (w nawiasie dane za m. maj br.): przetworów chemicznych — 97 t. (148 t.), karbidu — 17 t. (98 t.), farb — 1 t. (11 t.), bieli cynkowej — 607 t. (657 t.) oraz saletry — brak (6 ton).

Spośród surowców i produktów drzewa zmniejszył się wywóz: dykt i fornierów — 1.042 t. (1.131 t.), wyrobów koszykarskich — 38 t. (47 t.), oraz papy i tektury — 88 t. (161 t.)

Eksport produktów żelaznych kształtuje się nieco słabiej, wykazując spadek: blachy żelaznej i stalowej — 2.895 t. (3.545 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 610 t. (731 t.), oraz rur żeliwnych i żelaznych — 2.748 t. (2.946 t.) Stosunkowo niewielkie wahania in minus powyższych pozycyj nie powinny budzić większych zastrzeżeń.

Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj wywozu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym.

Należą tu przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych: węgiel bunkrowy — 90.934 t. (85.641 t.) oraz koks — 6.385 t. (2.351 ton). Poza grupą mineralną wzrósł wywóz: nasion i roślin — 90 t. (11 t.), słodu — 660 t. (520 t.), bekonów — 1.381 t. (1.371 t.), masła — 1.872 t. (1.339 t.), tłuszczów zwierzęcych — 3 t. (1 t.), wytłoków buraczanych — 76 t. (brak), siarczanu amonu — 3.861 t. (2.540 t.), salmiaku — 128 t. (30 t.), mączki kostnej — 194 t. (brak), tkanin — 435 t. (380 t.), bawełny i odpadków — 161 t. (155 t.), bali i słupów — 11.128 t. (9.342 t.), drzewa tartego — 6.843 t. (6.203 t.), wyrobów z drzewa — 1.019 t. (521 t.), klepek — 285 t. (135 t.), mebli giętych — 329 t. (267 t.), papieru — 196 t. (170 t.), żelaza handlowego — 13.540 t. (7.465 t.), metali różnych — 34 t. (14 t.), naczyń emaliowanych — 202 t. (86 t.), cynku — 1.048 t. (836 t.), oraz blachy cynkowej — 351 t. (313 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 50%-owy wzrost wywozu siarczanu amonu; ok. 20%-owy — bali i słupów, ok. 10%-owy — drzewa tartego oraz ok. 90%-owy wzrost wywozu żelaza handlowego.

Najdobitniej jednakże ilustruje wywóz zam. w miesiącu sprawozdawczym (czerwcu) br. porównanie z tym samym miesiącem 1937 roku. Spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do tegoż miesiąca (czerwca) 1937 roku spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 r.); węgla kamiennego — 406.807 t. (470.868 t.), oraz koksu — 6.385 t. (29.175 t.) Spośród produktów roślinnych i zwierzęcych zmniejszył się wywóz: strączkowych — 2 t. (30 t.), mąki ryżowej — brak (693 t.), słodu — 660 t. (2.482 t.), warzyw — brak (33 t.), owoców świeżych — 5 t. (260 t.), szynek i innych peklowanych — 90 t. (225 t.), tłuszczów zwierzęcych — 3 t. (943 t.), konserw warzyw — 10 t. (131 t.) oraz melasy — brak (2 t.)

Spośród produktów chemicznych zmniejszył się wywóz (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 r.): przetworów chemicznych — 97 t. (140 t.), karbidu — 17 t. (197 t.), bieli cynkowej — 607 t. (732 t.) oraz saletry — brak (17 t.)

Zmniejszył się również wywóz skór — 106 ton (265 t.), tkanin — 435 t. (731 t.) oraz bawełny i odpadków — 161 t. (185 t.)

Spośród surowców i produktów drzewa zmniejszył się wywóz: tarcicy — 6.843 ton (18.520 t.), dykty i fornierów — 1.042 t. (1.585 ton), mebli giętych — 329 t. (521 t.), wyrobów koszykarskich — 38 t. (56 t.), papieru — 196 t. (415 t.), papy i tektury — 88 t. (212 t.) oraz celulozy — brak (1.003 t.)

W grupie produktów żelaza kształtują się zniżkowo: żelazo surowe — brak (778 t.), metale różne — 34 t. (185 t.), wyroby żelazne i metalowe — 610 t. (1.964 t.), szyny kolejowe — brak (4.019 t.), rury żeliwne i żelazne — 2.749 t. (3.678 t.) oraz naczynia emaliowane — 202 t. (362 t.)

W miesiącu sprawozdawczym figuruje cały szereg pozycyj, wykazujących wzrost w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Najpoważniejszy wzrost wykazuje tu przede wszystkim (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 roku) węgiel bunkrowy — 90.934 t. (63.952 t.)

Z najbardziej cennych artykułów eksportowych (produktów roślinnych i zwierzęcych) uległ zwiększeniu wywóz: zboża — 2.616 ton (brak), nasion i roślin — 90 t. (34 t.), mąki pastewnej — 140 t. (brak), ryżu wyłuszczonego — 155 t. (141 t.), ziemniaków — 111 t. (brak), bekonów — 1.381 t. (1.315 t.), jaj — 2.178 t. (1.606 t.), masła — 1.872 t. (769 t.), cukru — 10.232 t. (2.458 t.), przetworów mięsnych — 2.320 t. (1.368 t.), makuchów — 2.102 t. (825 t.) oraz wytłoków buraczanych — 76 t. (brak).

Na podkreślenie zasługuje tu ok. 150% wzrost wywozu masła, ok. 30%-owy jaj, oraz ok. 5-krotny wzrost wywozu cukru.

Spośród surowców i produktów chemicznych zwiększył się wywóz: siarczanu amonu — 3.861 t. (594 t.), salmiaku — 128 t. (101 t.), oraz mączki kostnej — 194 t. (116 t.)

Z grupy drzewa i jego wytworów wzrósł wywóz: bali i słupów — 11.128 t. (4.154 t.), wyrobów z drzewa — 1.019 t. (535 t.) oraz klepek — 285 t. (92 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich zwiększył się wywóz: żelaza handlowego — 13.540 t. (12.004 t.), blachy żelaznej i stalowej — 2.895 t. (991 t.), cynku — 1.048 t. (633 t.) oraz blachy cynkowej — 351 t. (208 t.)

Dobre rezultaty, wykazując przeszło 150% wzrost, daje tu eksport bali i słupów oraz siarczanu amonu z poważnym przeszło 6-krotnym wzrostem eksportu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu czerwcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem majem br.:

EKSPORT (tony)

	Czerwiec 1938 r.	Maj 1938 r.	Czerwiec 1937 r.
Zboże	2.616	2.679	—
strączkowe	2	19	30
nasiona i rośliny	90	11	34
mąka pastewna	140	385	—
ryż wyłuszczony	155	271	141
mąka ryżowa	—	—	693
słód	660	520	2.482
ziemniaki	111	206	—
warzywa	—	—	33
owoce świeże	5	53	260
konserwy owocowe	2	—	—
szynki i in. peklowane	90	210	225
bekony	1.381	1.371	1.315
drób i ptactwo bite	—	5	—
jaja	2.178	4.342	1.606
masło	1.872	1.339	769
cement	943	2.929	267
sól kuch. i przemysł.	147	355	692
węgiel kamienny	406.807	449.397	470.868
węgiel bunkrowy	90.934	85.641	63.952
koks	6.385	2.351	29.175
smoła i pak smołowy	12	1	—
tłuszcze zwierzęce	3	1	943
konserwy warzyw	10	54	131
przetwory mięsne	2.320	3.098	1.368
cukier	10.232	6.576	2.458
napoje alkoholowe	9	21	10
makuchy	2.102	2.697	825
melasa	—	1.100	2
wytłoki buraczane	76	—	—
przetwory chemiczne	97	148	140
siarczan amonu	3.861	2.540	594
salmiak	128	30	101
karbid	17	98	197
farby	1	11	—
biel cynkowa	607	657	732
mączka kostna	194	—	116
saletra	—	6	17
skóry	106	128	265
tkaniny	435	380	731
bawełna i odpadki	161	155	185
bale i słupy	11.128	9.342	4.154
drzewo tarte	6.843	6.203	18.520
wyroby z drzewa	1.019	521	535
klepki	285	135	92
dykty i forniery	1.042	1.131	1.585
meble gięte	329	267	521
wyroby koszykarskie	38	47	56
papier	196	170	415
papa i tektura	88	161	212
celuloza	—	1	1.003
żelazo surowe	—	417	778
żelazo handlowe	13.540	7.465	12.004
blacha żel. i stalowa	2.895	3.545	991
metale różne	34	14	185
wyroby żel. i metal.	610	731	1.964
szyny kolejowe	—	—	4.019
rury żeliwne i żelazne	2.749	2.946	3.678
naczynia emaliowane	202	86	362
cynk	1.048	836	633
blacha cynkowa	351	313	208
różne	2.544	2.420	1.798
razem	579.830	606.536	635.070

Wywóz zamorski w pierwszym półroczu (styczeń—czerwiec) br. — 3.608.835,9 ton wykazuje nieznaczny 4,2%-owy wzrost obrotów w porównaniu z analogicznym okresem czasu 1937 roku (3.461.905,4 ton). Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wzrostu wywozu, to najdobitniej ilustruje to porównanie z 13,1% wzrostem wywozu w tym samym okresie czasu 1937 roku (3.461.905,4 ton) w stosunku do pierwszego półrocza 1936 r. (3.059.731,8 ton).

W liczbach absolutnych wzrost wywozu w pierwszym półroczu rb. wyniósł zaledwie 146.931 ton wobec 402.173 ton wzrostu w tym samym okresie czasu 1937 roku w stosunku do 1936 r.

Nieznaczny ten wzrost spowodowany został przede wszystkim dzięki pozycjom masowym (w nawiasie dane za I półrocze 1937 r.): węgla bunkrowego — 449.018 t. (280.156 t.), bali, słupów i kopalniaków — 64.916 t. (4.585 t.) oraz drzewa tartego — 107.446 t. (68.649 t.)

Poważny ten ok. 60%-owy wzrost eksportu węgla bunkrowego zawdzięczać należy uruchomieniu w końcu ub. roku i początku bieżącego dwóch nowych pływających stacyj bunkrowych, jak również dzięki konkurencyjnym cenom, rozszerzającym zasięg portu gdyńskiego. jako stacji bunkrowej na coraz większą ilość statków. Jeszcze większy, gdyż prawie że piętnastokrotny wzrost wywozu bali. słupów i kopalniaków łączy się z koniunkturą w kopalnictwie angielskim. Prawie że 60%-owy wzrost wywozu tarcicy, jak również i papierówki tłumaczy się wzmożonym wywozem do Anglii oraz pozyskaniem nowych rynków. jak Mozambik, Islandia itp.

Poza tymi trzema najpoważniejszymi pozycjami masowymi wzrósł eksport takich produktów roślinnych i zwierzęcych (w nawiasie dane za I półrocze 1937 r.) jak: zboża — 14.405 t. (47 t.), nasion i roślin — 1.682 t. (861 t.), mą-

ki pastewnej — 1.155 t. (507 t.), ryżu wyłuszczonego — 1.167 t. (248 t.), warzyw — 3.675 t. (71 t.), owoców świeżych — 679 t. (563 t.), konserw owocowych — 47 t. (21 t.), jaj — 11.368 t. (6.617 t.), masła — 7.479 t. (1.609 t.), konserw warzyw — 1.290 t. (1.267 t.), przetworów mięsnych — 16.314 t. (12.745 t.), cukru — 34.876 t. (15.132 t.), makuchów — 11.560 t. (7.749 t.), melasy — 1.100 t. (2 t.), oraz wytłoków buraczanych — 5.900 t. (2.542 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważne wzmożenie się eksportu zboża oraz ok. 30%-owy wzrost eksportu przetworów mięsnych, kierowanych w coraz większych ilościach do Stanów Zjednoczonych Am. P., Anglii, jak również Francji i Holandii. Dobrze rozwija się również eksport makuchów (ok. 50%-owy wzrost), kierowanych w przeważnej mierze do Danii i Szwecji oraz wytłoków buraczanych, (przeszło 100%-owy wzrost) lokowanych na rynku Stanów Zjedn. Am. P. Zwraca również uwagę ukazanie się po raz pierwszy w bieżącym roku (w m. maju) jedynej partii melasy.

Z produktów hodowlanych doskonałe rezultaty daje eksport jaj (ok. 100%-owy wzrost) oraz masła (przeszło 4-krotny). Rok bieżący wnosi bardzo poważne wzmożenie się wywozu cukru (przeszło 100%-owy wzrost), kierowanego w coraz większych ilościach nie tylko do Anglii, ale również do Finlandii, Grecji i Estonii.

Eksport cementu wykazuje prawie że siedmiokrotny wzrost z 3.141 t. (1937 r.) na 22.448 ton (1938 r.)

Spośród produktów chemicznych wzmógł się eksport jedynie przetworów chemicznych — 839 t. (611 t.) Z grupy produktów drzewa doskonale rozwija się eksport: wyrobów z drzewa — 4.731 t. (2.934 t.) oraz klepek — 538 t. (321 t.)

Spośród produktów hutniczo-metalurgicznych zwiększył się eksport jedynie blachy żelaznej i stalowej — 13.532 t. (11.623 t.)

Decydujący dotychczas na wywozie jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu, węgiel kamienny, wykazuje b. nieznaczne, gdyż wynoszące zaledwie 0.04% zmniejszenie się wywozu zamorskiego (2.618.017 ton w I półroczu br. wobec 2.616.954 ton w I półroczu 1937 r.) Poważnemu zmniejszeniu uległ natomiast wywóz koksu, wykazując przeszło 64%-owy spadek (45.120 ton wobec 126.816 ton w roku 1937). Poza tymi dwoma najpoważniejszymi pozycjami towarów masowych zmniejszył się wywóz produktów roślinnych i hodowlanych: strączkowych — 228 t. (654 t.), mąki—125 t. (175 t.), mąki ryżowej—74 t. (1.728 t.), słodu — 4.546 t. (16.201 t.), ziemniaków — 1.395 t. (1.643 t.), szynek i innych peklowanych — 1.618 t. (3.498 t.), bekonów — 9.204 t. (9.255 t.), drobiu i ptactwa bitego — 152 t. (225 t.) oraz tłuszczów zwierzęcych — 15 t. (2.883 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny przeszło 71%-owy spadek wywozu słodu, przeszło 50%-owy spadek wywozu szynek i innych peklowanych, oraz jeszcze poważniejszy, gdyż ok. 99%-owy spadek wywozu tłuszczów zwierzęcych.

Eksport soli kuchennej i przemysłowej wykazuje ok. 10%-owy spadek (961 t. wobec 1.066 t.) W grupie produktów chemicznych zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy spadek wywozu siarczanu amonu (12.091 t. wobec 32.536 t.), ok. 30%-owy spadek wywozu salmiaku (280 t. wobec 390 t.), przeszło 50%-owy spadek wywozu karbidu (627 t. wobec 1.322 t.), ok. 50%-owy — farb, nieznaczny ok. 2%-owy — bieli cynkowej (3.559 t. wobec 3.612 t.), ok. 50%-owy — mączki kostnej (498 t. wobec 902 t.), ok. 40%-owy—saletry oraz zanik eksportu soli potasowej (brak w rb. wobec 2.550 t. w roku ub.)

Spadek wywozu najpoważniejszej spośród tych pozycyj t. j. siarczanu amonu tłumaczy się zaburzeniami wojennymi na Dalekim Wschodzie. Tak np. eksport siarczanu amonu do Chin w roku bieżącym ustał zupełnie, do Japonii zaś zmniejszył się o ok. 70%.

Z produktów skórzanych i włókienniczych zmniejszył się b. poważnie eksport skór — 1.108 t. (1.588 t.), tkanin — 2.580 t. (3.765 t.) oraz bawełny i odpadków — 2.253 t. (2.556 t.)

Spośród produktów drzewa i papieru zmniejszył się wywóz: dykty i fornierów — 6.982 t. (9.097 t.), mebli giętych — 1.730 t. (2.785 ton), wyrobów koszykarskich — 300 t. (465 t.), papieru — 2.314 t. (2.460 t.), papy i tektury — 1.381 t. (1.448 t.) oraz celulozy — 449 t. (2.828 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 30%-owy spadek wywozu dykty i fornierów, ok. 38%-owy — mebli giętych oraz b. poważny, gdyż przeszło 84%-owy spadek wywozu celulozy, jednego z najpoważniejszych artykułów tranzytu morskiego w porcie gdyńskim.

W grupie żelaza i jego wyrobów zmniejszył się wywóz: żelaza surowego — 815 ton (5.375 t.), żelaza handlowego — 44.936 t. (53.029 ton), metali różnych — 458 t. (1.062 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 3.895 t. (17.972 ton), szyn kolejowych — 1.559 t. (39.710 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 13.174 t. (17.659 t.), naczyń emaliowanych — 1.186 t. (1.517 t.), cynku — 7.019 t. (7.088 t.), oraz blachy cynkowej — 1.787 t. (2.538 t.)

Poważny spadek wywozu żelaza surowego tłumaczy się przede wszystkim zanikiem eksportu do Belgii. Spadek natomiast wywozu żelaza handlowego spowodowany został przede wszystkim dzięki nader zmniejszonym pozycjom wywozu do Holandii i Argentyny. Załamanie się wywozu szyn kolejowych łączy się przyczynowo ze stanem wojennym na Dalekim Wschodzie. Tak poważny kiedyś eksport szyn do Chin w roku sprawozdawczym ustał zupełnie, podobnie zresztą, jak do Rosji Sowieckiej oraz Iranu. Zmniejszenie się wywozu rur żeliwnych i żelaznych spowodował w pierwszym rzędzie spadek wywozu do krajów

Unii Południowo afrykańskiej, Norwegii, Finlandii i Bismy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Pewnym wyjątkiem będzie tu spadek ilości statków na wejściu. Przyszło bowiem 539 (540) statków o pojemności 547,779 n. r. t. (514.214 n. r. t.), wyszło zaś 541 (537) statków o pojemności 543.361 n. r. t. (523.665 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Dania, Finlandia, Włochy, Anglia, Norwegia, Niemcy, Łotwa, Grecja, Stany Zjednoczone Am. Półn., Estonia, Holandia, ZSRR., Francja, Rumunia, Litwa, W. M. Gdańsk oraz Panama.

Bandera polska zajęła znowu 1 miejsce zajmowane ostatnio w m. lipcu 1937 r. — W związku z tym przesunęły się: bandera szwedzka z 1 na 2 miejsce, b. włoska z 4 na 5, b. fińska z 3 na 4, b. łotewska z 10 na 9, b. grecka z 12 na 10. b. amerykańska (USA.) z 9 na 11, b. estońska z 11 na 12 miejsce itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. czerwcu br. wyniósł 1016,3 n.r.t. (952.2 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie w m. czerwcu br. wyniósł 67.6 godzin (50.8 godzin). — Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 52 (57).

Ruch statków w miesiącu czerwcu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	66	77.000	66	76.302
W. M. Gdańsk	1	360	2	852
Anglia	17	45.090	18	43.599
Dania	107	64.490	107	66.273
Estonia	27	18.033	25	16.387
Finlandia	58	64.628	56	63.181
Francja	1	1.334	1	1.334
Grecja	9	24.249	10	27.356
Holandia	19	4.786	17	4.536
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	20	26.469	21	27.774
Niemcy	51	33.644	54	35.224
Norwegia	43	42.279	43	36.350
Panama	—	—	1	803
Rumunia	—	—	1	2.221
Stany Zjedn. A. P.	7	21.834	7	21.834
Szwecja	94	66.523	93	64.614
Włochy	16	53.515	16	53.176
Z. S. R. R.	2	2.933	2	2.933
Razem	539	547.779	541	543.361

Ruch statków w 1 półroczu br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego, wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków, co ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków w 1 półroczu b. r. i ub. roku.

Okres czasu	Przyszło ilość	Przyszło NRT.	Wyszło ilość	Wyszło NRT.
styczeń-czerwiec 1938 r.	3005	2.954.622	3007	2.965.417
styczeń-czerwiec 1937 r.	2658	2.602.332	2658	2.611.30[illegible]

Ruch pasażerów wykazuje nieznaczne ożywienie jedynie przy wyjeździe, a spadek przy przyjeździe. Przyjechało bowiem 1332 (1384) pasażerów, w tym: z Anglii — 82, Argentyny — 109, Belgii — 33, Brazylii — 27, Danii — 102, Finlandii — 19, Francji — 17, Holandii — 7, Kanady — 4, Litwy — 3, Niemiec — 5, Norwegii — 10, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 534, Szwecji — 32, via W. M. Gdańsk — 4, oraz wycieczki morskie G.A.L. — 344 pasażerów. Wyjechało zaś pasażerów 2739 (2599), w tym: do Anglii — 560, Argentyny — 802, Belgii — 3, Brazylii — 8, Danii — 137, Finlandii — 4, Francji — 332, Holandii — 8, Kanady — 64, Łotwy — 2, Norwegii — 11, Stanów Zjedn. Am. P. — 444, Szwecji — 5, via W. M. Gdańsk — 15, oraz wycieczki morskie G.A.L. — 344 pasażerów.

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWECJA. — SYTUACJA GOSPODARCZA SZWECJI W CZERWCU BR.

Zmniejszony handel zagran. w czerwcu.

Według statystyki Głównego Urzędu dla Handlu (Kommerskollegium) handel zagraniczny Szwecji w miesiącu czerwcu uległ zmniejszeniu, w porównaniu do miesiąca maja b. r. jak również i do czerwca ubiegłego roku, a mianowicie pod względem importu i eksportu. Wartość przywozu w czerwcu 1938 r. wykazuje 155,25 mil. kr. wobec 167.22 mil. kr. w maju 1938 r. i 179.36 mil. kr. w czerwcu 37 r. Wartość wywozu wyniosła w czerwcu 1938 r. 150.1 mil. kr. wobec 158.48 mil. kr. w maju 1938 r. i 169.13 mil. kr. w czerwcu 1937 r. Podobnie jak w miesiącu maju tak też i w czerwcu br. bilans handlu zagranicznego wykazywał przewagę przywozu nad wywozem, która wyniosła jednak tylko 5,14 mil. kr.

Rozpatrując cyfry handlu zagranicznego z pierwszego półrocza 1938 konstatuje się, że w porównaniu z tym samym okresem w roku zeszłym cyfry importu zmniejszyły się, podczas gdy wartość eksportu wzrosła. Wartość importu obniżyła się z 998.77 mil. kr. na 968.88 mil. kr., wartość eksportu natomiast podniosła się z 840.71 mil. kr. do 878.19 mil. kr. Nadwyżka importu w pierwszym półroczu wynosi więc 90.60 mil. kr., wobec 158.05 mil. kr. w tym samym okresie roku 1937.

Większość grup towarowych wykazała w czerwcu po stronie przywozu zmniejszoną

wartość w przeciwstawieniu do tego samego miesiąca w r. 1937. W grupie nieszlachetnych metali nastąpiła redukcja wartości importu z 30.56 na 19.83 mil. kr., w grupie tkanin z 25.58 na 16.94 mil. kr., w grupie produktów mineralnych i kopalnianych z 32.37 na 29.09 mil., a w grupie produktów chemicznych z 12.46 na 10.62 mil. kr. Zwiększoną wartość przywozu wykazuje grupa środków transportowych, a mianowicie z 11.64 do 16.89 mil. kr.

Tak samo po stronie eksportu prawie wszystkie grupy towarowe wykazują obniżone cyfry wartości. Tak na przykład największa grupa celulozy, masy papierowej i papieru spadła w czerwcu 1938 do 38.44 mil. kr. z 50.26 w czerwcu 1937 r. Grupa: wyroby drzewne i korek uległa obniżeniu z 31.22 na 21.53 mil. kr. metale nieszlachetne z 25.59 na 23.92 mil. kr., grupa maszyn z 15.38 na 13.91 mil. kr. — Wzrost eksportu natomiast wykazuje następujące grupy towarowe: materiały mineralne i kopalniane z 19.59 do 25.25 mil. kr., środki transportowe z 2.84 do 4.33 mil. kr., broń i amunicja z 0.93 do 2.25 mil. kr.

Podobnie jak cyfry z miesiąca czerwca, tak też cyfry z pierwszego półrocza br., względnie roku poprzedniego wykazują w licznych grupach towarowych zmniejszenie się wartości po stronie importu. W grupie tkanin na przykład nastąpił spadek wartości ze 157.45 mil. kr. na 132.44 mil. kr., w grupie skór, futer i wyrobów futrzarskich z 28,09 do 23.6 mil. kr., w grupie tłuszczów, olejów i wosku z 17.5 do 14,0 mil. kr., a w grupie wyrobów kamiennych, ceramicznych i szkła z 17.4 do 14.9 mil. kr. Wzrostowi uległy materiały mineralne i kopalniane ze 155.57 mil. kr. do 171.29 mil. kr., maszyny i aparaty z 78.38 do 89.31 mil. kr. i środki transportowe z 51.48 do 72.77 mil. kr.

Przy rozpatrywaniu cyfr dotyczących eksportu w pierwszym półroczu konstatuje się, że spadek wartości z jednej strony został zrównoważony wzrostem z drugiej strony. W największej grupie towarowej celulozy, masy papierowej i papieru wywóz uległ obniżeniu z 246.69 mil. kr. na 221.89. Dalej notuje się spadek wyrobów drzewnych i korku z 81.51 do 72.61 mil. kr., skór, futer i wyrobów futrzanych z 21.48 do 16.44 mil. kr. oraz środków transportowych z 41.47 do 35.38 mil. kr. Wzrost eksportu natomiast wykazują w tym półroczu następujące grupy towarowe: materiały mineralne i kopalniane z 95.05 mil. kr. do 137.66 mil. kr., zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego z 39.57 do 52.68 mil. kr., maszyny i aparaty z 81.11 do 87.61 mil. kr., broń i amunicja z 9.86 do 15.77 mil. kr.

Zatrudnienie w przemyśle szwedzkim. Dowodem pogorszenia się położenia koniunkturalnego w Szwecji jest dość poważny spadek cyfry, określającej stopień zatrudnienia, obliczany przez Urząd Socjalny za pierwsze półrocze 1938. Obniżka ta została jednak w pewnej mierze wywołana zjawiskami związanymi z sezonem.

W pierwszym kwartale spadek ten dotyczył wszystkich ważniejszych gałęzi przemysłu, szczególnie jednak uwydatniał się w przemyśle włókienniczym i metalowym. Mniej natomiast ucierpiały przemysł chemiczno-techniczny, żywnościowy, maszynowy i kopalnie rud.

Przemysł papierniczy. W grupie przemysłu papierniczego uwydatniała się tendencja zniżkowa, tak w fabrykach celulozy, jak też i w fabrykach papieru. W licznych wypadkach przyczyną tego pogorszenia jest zmniejszenie się produkcji papieru w Ameryce, która obecnie zmniejszyła przywóz celulozy. Zamówienia na papier były również znacznie mniejsze.

Przemysł kopalniany i metalowy. Kopalnie i przemysł metalowy wykazały w niektórych dziedzinach pewne osłabienie, lecz mimo to położenie tej gałęzi przemysłu jest zupełnie zadawalające. Stan zatrudnienia w kopalniach rudy pozostał bez zmian, a ilość wywiezionej rudy żelaznej w pierwszych dwóch miesiącach tego roku była o 25% większa niż w roku poprzednim. Hutnictwo żelazne utrzymało również produkcję na dobrym poziomie, mimo, że miejscami nastąpiła redukcja sił roboczych. Mniejsze zatrudnienie wykazywały przedsiębiorstwa wytwarzające żelazną i stalową manufakturę. Fabryki maszyn wykazały dobry zbyt zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym, choć niezupełnie utrzymały swój poziom roku ubiegłego. W stoczniach można było zauważyć duże ożywienie, z niejednokrotnym wprowadzaniem godzin dodatkowych. O dobrym położeniu działu elektromechanicznego świadczy doskonały stopień zatrudnienia. Bardzo dobre wyniki wykazały kopalnie węgla.

Przemysł celulozy. W przemyśle celulozy sytuacja wyraźnie się pogorszyła, a jeżeli chodzi o zawarte umowy, to były one bardzo nieliczne. Przyczyn tego pogorszenia szukać należy przede wszystkim w silnie ograniczonej produkcji papieru w Stanach Zjednoczonych i w zmniejszonej konsumpcji Europy. Przeprowadzone umowy dotyczyły prawie wyłącznie konwersyj starszych kontraktów. Na posiedzeniu odbytym z początkiem kwietnia w Stockholmie, Europejska Organizacja Sulfitowa postanowiła, ze względu na powstałą sytuację, zmniejszyć produkcję w 20%. Odnośnie drzewa interesy ograniczyły się również tylko do układów dotyczących zmian starszych kontraktów. O ile w pierwszym półroczu do umów doszło, następowały one po zniżonych cenach.

Wycieczka chemików polskich w Szwecji.

Grupa członków Związku Przemysłu Chemicznego R. P. zwiedziła w ostatnich dniach Szwecję w celu zapoznania się z szwedzkim przemysłem i nawiązania kontaktu z importerami polskich produktów chemicznych. W wycieczce wzięli udział m. in. prezes Związku p. inż. Wiślicki i dyrektor Związku profesor

Trepka. Poza zwiedzeniem szeregu fabryk w Stockholmie, niektórzy uczestnicy wycieczki zwiedzili różne fabryki na prowincji.

W czasie pobytu w Szwecji uczestnicy wycieczki byli gośćmi Szwedzkiego Związku Przemysłu Chemicznego i Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej. Należy przypuszczać, że osobisty kontakt między reprezentantami przemysłu chemicznego obu państw, który nawiązany został w czasie wycieczki, przyczyni się do dalszego rozwoju stosunków handlowych między Polską a Szwecją. Szwedzka prasa okazała duże zainteresowanie się tą wycieczką, które wyraziło się w szeregu artykułów i notatek w prasie codziennej i fachowej.

DANIA. — PRZYDZIAŁ POZWOLEŃ PRZYWOZU NA II PÓŁROCZE 1938.

Według doniesień prasy duńskiej z 1 bm., otrzymanych widocznie na podstawie informacyj źródeł urzędowych, w dniu tym nastąpił przydział pozwoleń przywozu na II półrocze importerom duńskim przez Centralę Dewizową.

Liczba importerów, którym te pozwolenia zostały wydane wynosi tym razem 7.500 wobec 9.000 importerów, którym wydano pozwolenia w I półroczu. Przyczyną tego spadku jest, według wyjaśnień prasy, z jednej strony przeniesienie w ciągu pierwszego półrocza szeregu towarów na listę wolną, wskutek czego ubieganie się o pozwolenie przywozu w wielu wypadkach stało się zbędne, z drugiej strony to, że część importerów sprowadza towary z tak zwanej listy „B“ tj. listy towarów przyrzeczonych, na które pozwolenia zostały wydane już dwa miesiące naprzód tj. 1 maja, lecz z ważnością od 1 lipca.

Importerzy sprowadzający towary z listy „B“, którzy wnieśli podania dnia 1 maja br. tj. skorzystali z możności zapewnienia sobie z góry pozwoleń przywozu, otrzymali stosunkowo większą ilość pozwoleń niż ci importerzy, którzy wnieśli podania w ostatnim terminie tj. 1 lipca.

Na ogół ubiegało się o przyrzeczenie przydziału pozwoleń przywozu tylko ⅔ liczby importerów uprawnionych do tego, reprezentując około 90 proc. tej sumy, o którą wszystkie firmy razem mogą się ubiegać. Przeważnie mniejsze firmy nie skorzystały z możności ubiegania się o przyrzeczenie pozwolenia.

Odnośnie do przydziału pozwoleń przywozu z poszczególnych krajów donosi prasa, że pozwolenia dewizowe na import z Polski zostały wydane zgodnie z dotychczasową umową handlową, ważną do 1 września br. Ponieważ można się liczyć z tym, że umowa ta zostanie przedłużona poza 1 września, w ciągu krótkiego czasu zostaną wystawione dodatkowe pozwolenia na końcowy okres półrocza.

W związku z wydaniem pozwoleń dewizowych na polskie towary tylko na okres do 31 sierpnia zapewniono Poselstwo w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, że Centrala Dewiz otrzymała natychmiast po powrocie delegacji duńskiej z rokowań handlowych, instrukcję wydania pozwoleń na całe półrocze i obecnie kończy w przyśpieszonym tempie odnośne prace.

Równocześnie Ministerstwo obiecało, by zapobiec nieporozumieniom, zawiadomić zainteresowane sfery o przedłużeniu ważności układu (wraz z dodatkowym protokółem) i udzielić odpowiednich wyjaśnień odnośnie dodatkowego wydania pozwoleń.

ŁOTWA. — ROZWÓJ ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Ostatnio ukazało się sprawozdanie o stanie floty handlowej Łotwy, wydane przez Departament Morski Ministerstwa Finansów w Rydze. Opierając się na danych statystycznych, zawartych w tym wydawnictwie można poznać stan i rozwój łotewskiej floty handlowej na przestrzeni ostatnich 3 lat.

	Parowce	Żaglowce	Motorowce	Ogółem
	89	9	5	103
1. I. 1938	187 940 BRT.	1 079 BRT.	1.087 BRT.	190.106 BRT.
	87	10	5	102
1. I. 1937	178.894 BRT.	1.151 BRT.	1.060 BRT.	181.105 BRT.
	89	15	7	111
1. I. 1936	169 630 BRT.	1 530 BRT.	1.318 BRT.	172 478 BRT.

Jak więc z wyżej podanej tabeli widzimy, stan floty handlowej Łotwy powiększył się w ciągu ostatnich trzech lat ze 172.478 ton brutto na 190.106 ton brutto, przy czym żaglowce i motorowce cofają się zarówno pod względem ilości jak i tonażu na korzyść statków parowych.

Jeśli chodzi o wielkość statków parowych to przeważają jednostki ponad 1.000 ton, jak to wynika z niższego zestawienia:

od 1.000 do 1.500 ton — 13 statków
od 1.501 do 2.000 ton — 12 statków
od 2.001 do 2.500 ton — 13 statków
od 2.501 do 3.000 ton — 7 statków
od 3.001 do 4.000 ton — 22 statki
od 4.001 do 5.000 ton — 4 statki.

Pod względem wieku statków należy stwierdzić, że większość pochodzi jeszcze z czasów przedwojennych — a mianowicie:

od 11 do 15 lat — 1 statek
od 16 do 20 lat — 8 statków
od 21 do 25 lat — 11 statków
od 26 do 30 lat — 16 statków
od 31 do 35 lat — 21 statków
od 36 do 40 lat — 17 statków
od 41 do 50 lat — 8 statków.

Młodszych statków poniżej 10 lat nie ma wcale w łotewskiej flocie handlowej.

Interesujące są cyfry, dotyczące zmian w stanie floty handlowej Łotwy w ciągu 18 lat

(tj. budowa, kupno i sprzedaż statków). W ciągu tego okresu czasu zbudowano ogółem dla łotewskiej floty handlowej 29 statków o tonażu 5.134 ton brutto — za granicą kupiono 185 statków o tonażu 283.553 ton brutto. Z powodu wypadków i rozbiórki skreślono w ciągu tych 18 lat z listy 121 statków o tonażu 52.051 ton brutto — za granicę zaś sprzedano 50 statków o tonażu 77.748 ton brutto.

Łotewska flota handlowa liczy ogółem 23 przedsiębiorstw żeglugi państwowych i prywatnych. Na wykazaną ilość 89 statków parowych, 10 stanowi własność państwową a 79 prywatną.

Dla zapewnienia ruchu okrętowego w portach łotewskich w okresie zimowym — flota łotewska rozporządza dwoma łamaczami lodu a mianowicie: 1) „Krisjanis Valdemars“ — 1932 ton — 5.200 KM (bud. 1925), 2) „Lačplesis“ — 233 ton — 580 KM (bud. 1914), oprócz tego flota łotewska posiada okręt dla pomiarów hydrograficznych: „Hidrografs“ — 299 ton — 600 KM (bud. 1918).

Szereg okrętów łotewskiej floty handlowej pracuje w żegludze trampowej zamorskiej na szlakach wód północnej i południowej Ameryki.

NOWE REGULARNE POŁĄCZENIE OKRĘTOWE MIĘDZY GDYNIĄ A BRAZYLIĄ I ARGENTYNĄ.

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszona została przez firmę maklerską „Rummel & Burton“ nowa linia okrętowa, utrzymująca regularną komunikację między następującymi portami: Gdynia — Hamburg — Lisbona — Bahia — Montevideo — Buenos Aires.

Na linii tej kursować będą statki, należące do portugalskiego towarzystwa Geral Line w Lisbonie w odstępach jednomiesięcznych. — Pierwszy statek nowozgłoszonej linii przybędzie do Gdyni dnia 22 sierpnia br.

OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU O BEZPIECZEŃSTWIE STATKÓW MORSKICH.

W Dzienniku Ustaw Nr 46 z dnia 9 VII 1938 r. ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 13 VI 38 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 29. poz. 215) oraz wynikających z przepisów wprowadzających kodeks karny i prawo o wykroczeniach (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 60, poz. 573).

OBROTY TOWAROWE PORTU W GÖTEBORGU W 1937 R.

Wartość towarów przeładowanych w eksporcie wynosi 1.066 miliarda kor., a w imporcie 488,1 milionów kor. W porównaniu z rokiem 1936 wyładunek towarów wzrósł w 1937 roku o 248 mil. kor., a towarów załadowanych o 111,6 mil. kor. Cyfry przeładunku przez port w Göteborgu stanowią 25,86% wartości całego handlu zagranicznego Szwecji.

ROZBUDOWA PORTU W SZTOKHOLMIE.

Zarząd portu w Sztokholmie zwrócił się do zarządu miasta o wstawienie do budżetu sumy 4 mil. kor. na różne roboty w porcie, które mają być rozpoczęte w przyszłym roku.

WZROST TONAŻU UWIĄZANEGO W NORWEGII I SZWECJI.

W dniu 1 czerwca norweska flota handlowa liczyła 86 jednostek uwiązanych o pojemności 291 tys. ton, natomiast w dniu 12 lipca — już 111 jednostek pojemności 321 tys. ton, nie licząc statków w naprawie i statków używanych do połowu wielorybów. Szwedzki tonaż uwiązany wynosił natomiast na dzień 1 lipca br. — 76 jednostek o pojemności 132.330 ton btto, w tym 52 statki i 73.520 ton btto grupy jednostek od 1.000—2.000 ton, oraz 5 statków i 28.498 ton btto grupy jednostek ponad 5.000 ton.

WZROST TONAŻU HANDLOWEGO PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

Według zestawienia międzynarodowego Biura Veritas stan floty handlowej Norwegii, Szwecji i Danii osiągnął 7.220.453 BRT. Z cyfry tej na flagę norweską przypada 4.545.544 BRT, na flagę szwedzką — 1.534.022 BRT, a na flagę duńską — 1.140.887 BRT.

Floty handlowe wymienionych krajów skandynawskich wykazują za I półrocze 1938 roku wzrost tonażu, i tak bandera norweska o 108.805 BRT, bandera szwedzka o 33.267 BRT, a bandera duńska o 18.365 BRT.

Należy dodać, że Norwegia, Szwecja oraz Dania równolegle z rozbudową swych flot handlowych, przeprowadza równocześnie pozytywnie modernizację swego tonażu.

ROZWÓJ NIEMIECKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH W LATACH 1936 I 1937.

„Hamburger Fremdenblatt“ podał ostatnio ciekawe zestawienie bilansów niemieckich przedsiębiorstw armatorskich, które obrazuje poszczególne fazy rozwoju poszczególnych towarzystw żeglugowych.

Bilans bilansów niemieckich towarzystw żeglugowych.

STATKI	Statki morskie bez nowozbudowanych w 1000 TRB.		Wartość księgowa w mil. RM.		Wartość księgowa TRB. w RM.		Koszty odpisów na statki morskie w %		Nowozbudowane statki w 1000 TRB		Wpływy w mil. RM.	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Hapag	693,7	690,5	101,9	116,8	147	169	14,8	14,8	74,7	69,4	14,2	4,8
Lloyd	562,2	501,9	109,4	102,0	194	203	12,0	13,0	18,1	26,4	9,5	6,4
Hamburg-Süd.	328,4	337,1	42,9	50,2	131	154	16,8	14,0	18,0	—	1,4	—
Hansa	296,8	270,2	28,0	29,4	106	109	27,8	16,1	25,6	50,2	5,1	4,8
Woermann	71,4	54,9	14,9	10,4	208	204	11,2	11,5	11,0	21,0	1,0	4,8
Ost-Afrika	77,6	77,6	14,7	16,5	189	212	10,9	6,6	11,0	4,5	1,0	—
Neptun	71,7	78,1	7,1	10,2	98	130	28,6	20,0	12,3	11,0	1,6	—

STATKI	Kapitał obiegowy w mil. RM.		W tym płynne środki i papiery wart. w mil. RM.		Suma zobowiązań w mil. RM.		W tym zobowiązania banków w mil. RM.		Wyniki finansowe przedsiębiorstw armatorsk. w mil. RM.		Ogólna suma odpisów w mil. RM.	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Hapag	38,2	37,2	17,8	27,0	58,4	58,5	6,9	7,2	36,6	26,7	22,7	22,4
Lloyd	47,6	51,5	16,9	23,3	84,5	80,7	6,6	15,9	34,5	22,9	17,8	17,7
Hamburg-Süd.	6,0	4,6	2,6	1,9	30,6	38,8	22,0	27,8	16,7	12,1	8,9	8,3
Hansa	16,8	13,6	8,9	7,2	24,9	30,6	2,8	7,8	17,8	8,7	9,6	6,2
Woermann	4,5	4,3	2,3	1,4	15,9	15,1	2,8	2,8	4,1	2,8	2,2	1,7
Ost-Afrika	3,8	3,3	2,5	1,4	14,6	14,9	1,8	1,8	3,8	2,3	2,0	1,3
Neptun	4,9	2,2	3,6	0,8	5,3	6,6	3,8	1,0	6,1	3,6	3,0	2,6

RUCH STATKÓW W ANTWERPII W CZERWCU 1938 R.

W ciągu czerwca rb. weszło do portu w Antwerpii 925 statków o pojemności 1.968 tys. ton; przeciętny tonaż wynosił 2.019 ton (w roku poprzednim w czerwcu weszło 993 statki o pojemności 2.033 tys. ton). Ruch statków na wejściu według bander przedstawia się w czerwcu 1938 r. następująco: bandera niemiecka — 166 statków (468.142 ton), angielska — 243 statki (419.413 ton), francuska — 62 statki (178.769), holenderska — 145 statków (158.642 ton), norweska — 71 statków (141.805 ton), belgijska — 45 statków (88.401 ton), amerykańska — 17 statków (77.134 ton), szwedzka — 50 statków (65.266 ton), duńska — 41 statków (64.045 ton), japońska — 8 statków (42.282 ton), grecka — 12 statków (36.390 ton), włoska — 9 statków (23.971 ton), sowiecka — 10 statków (23.774 ton), jugosłowiańska — 6 statków (19.885 ton), brazylijska — 4 statki (18.483 t.), *polska — 10 statków (9.326 ton)*, fińska — 9 statków (8.544 ton), chilijska — 1 statek (5.829 ton), estońska — 4 statki (3.428 ton), panamska — 2 statki (3.182 ton), urugwajska — 1 statek (2.822 ton), portugalska — 2 statki (2.577 ton), rumuńska — 1 statek (2.410 ton), łotewska — 1 statek (2.183 ton), litewska — 4 statki (952 ton) i islandzka — 1 statek (494 ton).

OBROTY TOWAROWE TRIESTU W I KWARTALE 1938 ROKU.

	Tony
Niemcy (bez Austrii)	
Przywóz przez Triest	13.053
Wywóz przez Triest	9.680
Austria	
Przywóz przez Triest	76.404
Wywóz przez Triest	49.607
Czechosłowacja	
Przywóz przez Triest	44.713
Wywóz przez Triest	75.912

UMOWA WŁOSKO - JUGOSŁOWIAŃSKA W SPRAWIE PORTU W TRIEŚCIE.

Według „Journal du Havre“ pertraktacje między Ministrami Spraw Zagranicznych Włoch i Jugosławii, hr. Ciano a Stoyadinowiczem w sprawie portu w Trieście, zakończyły

się następującym porozumieniem: „Cały wywóz słoweński będzie przechodził tranzytem przez Triest, natomiast Włochy przyznają Jugosławii taryfy preferencyjne i wyłączny użytek byłej austriackiej strefy wolnocłowej w tym porcie.“

JAPOŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE WZNAWIA POŁĄCZENIE Z EUROPĄ.

Towarzystwo żeglugowe „Osaka Shosen Kaisa“ rozporządzające kapitałem 100 mil. yen i tonażem w wysokości przeszło pół miliona TRB., a zajmujące wśród japońskich towarzystw żeglugowych drugie miejsce po towarzystwie „Nippon Yusen Kaisa“, postanowiło wznowić z dniem 1 lipca rb. zaniechane od 1933 r. swe połączenie z Europą. Przewiduje się 12 podróży na rok. Z Dalekiego Wschodu statki będą szły do Zachodniego Wybrzeża Ameryki, stąd przez Kanał Panamski do Nowego Yorku, Londynu, portów europejskich. Podróż z Yokohamy do Londynu będzie trwała 42 dni. Charakterystycznym jest, że jednocześnie skasowana zostaje amerykańska linia na Daleki Wschód, obsługiwana trzema statkami Towarzystwa „American Mail Line“. W ten sposób zniknie bandera amerykańska na szlaku między amerykańskimi portami na Północnym Pacyfiku a Dalekim Wschodem.

PRZECIĘTNA WIELKOŚĆ NOWYCH STATKÓW.

Na podstawie opublikowanej statystyki „Lloyd‘s Register“, czasopismo „Fairplay“ sporządza ciekawe zestawienie średniej wielkości statków, spuszczonych na wodę w ostatnim roku. Ogólna ilość spuszczonych statków wynosi 1.101 jednostek, pojemności 2.691 tys. ton btto, co daje przeciętną wielkość statku 2.443 ton btto. Przeciętna wielkość statków zbudowanych w tym roku waha się w poszczególnych krajach, mianowicie w *W. Brytanii*, gdzie spuszczono na wody 309 jednostek pojemności 921 tys. ton, wynosi ona *2.980 ton; w Japonii*, gdzie spuszczono 180 jednostek — 451 tys. ton, średnia wielkość wynosi 2.506 ton; *w Niemczech* spuszczono 174 jednostek — 436 tys. ton i średnia wielkość wynosi *2.503 ton*. Najwyższe średnie wielkości nowozbudowanych statków są w krajach skandynawskich; mianowicie *w Danii* przy 26 jednostkach — 131 tys. ton btto statków spuszczonych wynosi ona *5.054 ton, a w Szwecji* przy 38 jednostkach — 161 tys. ton, średnia wielkość wynosi *4.237 ton*. Innym ciekawym zestawieniem na tle tych danych, dotyczących przyrostu nowego tonażu w poszczególnych krajach, jest zestawienie strat tonażu, które dla omawianego roku wynosi 248 statków — wynosi 438 tys. ton btto, czyli 0,7% tonażu światowego. Jest to najwyższa cyfra od r. 1929 — kiedy to wynosiła ona 0,81%. Straty tonażu wynoszą dla W. Brytanii 0,46% jej floty, dla Holandii 0,27%, dla Grecji 2,18%, dla Włoch 1,04%. Najniższa cyfra strat tonażu przypada na Szwecję, w r. 1937 wynosiła tylko 0,01% jej floty.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH W CZERWCU BR. BYŁ NAJNIŻSZYM W BR.

Wskaźnik frachtów obliczony przez Chamber of Shipping of the United Kingdom przy podstawie rok 1935 = 100, wynosi dla czerwca rb. 123,1, wykazuje zatem spadek o 3.7 punktów w stosunku do wskaźnika w maju rb. i o 34,2 punkty w czerwcu 1937 r. Dla poszczególnych towarów masowych wskaźniki frachtów w czerwcu i ich spadek w stosunku do majowych i zeszłorocznych czerwcowych wykazuje poniższa tabela:

		czerwiec 1938	pkty spadku w stosunku do maja 1938	pkty spadku w stosunku do czerwca 1937
1a.	węgiel (statki poniżej 3000 t. r. b.)	93.9	— 0,3	— 44.9
1b.	węgiel (statki powyżej 3000 t. r. b.)	115,0	—13,8	— 31,6
2.	zboże	136,9	— 2,1	— 29,8
3.	drzewo	112,2	—	— 38,5
4.	rudy	109,7	— 5,3	— 38,1
5.	nawozy sztuczne	95,5	— 8,6	— 46,0
6.	cukier	118,4	— 8,3	— 41,8
7.	żelastwo (złom	117,6	—16,6	— 54,0
	wszystkie grupy razem	123,1	— 3,7	— 34,2

Wskaźnik czerwcowy jest najniższym, jaki dotychczas w tym roku zanotowano:

	1929=100	1935=100
Styczeń	103,5	138,2
Luty	97,0	129.5
Marzec	95,5	127,5
Kwiecień	95,0	126.9
Maj	97.8	130.6
Czerwiec	92,2	123,1

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

DORĘCZANIE DOWODÓW WYWOZU TOWARÓW ZA GRANICĘ.

Wobec zachodzących przypadków zażaleń ze strony eksporterów, iż potwierdzenia wywozu towarów za granicę, to znaczy kwity celne oraz deklaracje wywozowe są wydawane stronom z opóźnieniem. Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 16 VII 1938 r. (Okólnik C. 156 L. D. IV. 24937/3/37 — Dz. Urz. Min. S. Nr 21/1938), poleciło urzędom celnym, ażeby dokumenty te były wydawane stronom jak najrychlej. Przetrzymywanie tych dokumentów w urzędach celnych bez uzasadnionej przyczyny uznane zostało za niedopuszczalne.

Jednocześnie w okólniku tym zaznaczono, iż w myśl przepisów § 32 ust. 6 instrukcji po-

cztowo-celnej (zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 21 VII 1937 r. — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 20/1937, poz. 684), podurzędy celne, które dokonały odprawy towarów krajowych, wolnych od cła i ograniczeń wywozowych, obowiązane są wysyłać dowody wywozu pod adresem eksporterów listem poleconym.

W SPRAWIE WAŻNOŚCI KWITÓW WYWOZOWYCH.

Ministerstwo Skarbu stwierdziło w okólniku z dnia 16 VII 1938 r. (Okólnik C 157 L. D. IV, 25173/3/37 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 21/38), iż doszło do jego wiadomości, że urzędy celne wystawiając kwity wywozowe z tytułu wywozu za zwrotem cła towarów, wymienionych w § 1 rozp. Ministra Skarbu z dnia 25 X 1934 r. w sprawie zwrotu cła przy wywozie niektórych towarów (Dz. U. R. P. Nr 96/1934, poz. 883), określają termin ważności tych kwitów na jeden miesiąc. W związku z tym Ministerstwo Skarbu wyjaśniło urzędom celnym w tymże okólniku, że kwity wywozowe z terminem ważności na 1 miesiąc powinny wystawiać tylko za wywieziony za granicę jęczmień. Natomiast za wywiezione za granicę, za zwrotem cła, wszystkie inne towary powinny urzędy celne wystawiać kwity wywozowe z terminem ważności w ciągu jednego roku.

Jednocześnie Ministerstwo Skarbu przypomniało, iż stosownie do przepisów § 47 ust. 7 zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 II 1937 roku (Przepisy rachunkowo-kasowe dla władz i urzęd. celnych — Dz. Urz. Min. S. Nr 6/1937, poz. 176), urzędy celne, upoważnione do wystawiania kwitów wywozowych, obowiązane są przesyłać urzędom celnym, upoważnionym do realizowania tych kwitów, wzory odcisków pieczęci urzędowych oraz wzory podpisów naczelnika urzędu i kierownika działu rachunkowo-kasowego, jak również urzędników upoważnionych do ich zastępstwa.

IMPORT PRZETWORÓW ZIEMNIACZANYCH DO KANADY.

Statystyki kanadyjskie wykazują następujący import kartoflanego krochmalu i kartoflanej mąki (lata budżetowe kończące się 31 marca):

		1936	1937
Wielka Brytania	lb.	11.400	400
	$	435	9
Niemcy	lb.	220	—
	$	14	—
Japonia	lb.	709	400
	$	61	23
Holandia	lb.	921.293	2.177.066
	$	19.875	38.697
Polska	lb.	—	—
	$	—	—
Rosja	lb.	—	—
	$	—	—
Stany Zjedn.	lb.	31.583	101.610
	$	1.934	3.877
Razem	lb.	965.205	2.279.546
	$	22.319	42.608

Import mąki kartoflanej ulega z roku na rok wahaniom w zależności od wysokości miejscowej produkcji tego artykułu, która z kolei zależy od wysokości zbioru kartofli. Najbardziej znaną i cenioną tutaj jest mąka kartoflana holenderska.

Sprowadzony w 1935 roku, podobno za pośrednictwem sowieckiego biura sprzedaży, niewielki transport polskiej mąki kartoflanej jakościowo, jak twierdzi odbiorca, nie był na wysokości. Konsulat podkreślił, że mąka polska nie ustępuje jakościowo holenderskiej i że musiało tu mieć miejsce jakieś nieporozumienie. —

Jak twierdzą kanad. odbiorcy mąki kartoflanej, artykuł miejscowego wyrobu stoi jakościowo znacznie niżej od mąki holenderskiej skutkiem czego chętnie spróbowaliby importu mąki z Polski. Jeden z poważniejszych konsumentów mąki kartoflanej na rynku kanadyjskim dla celów włókienniczych zużywający około 1.000—1.200 ton mąki rocznie oświadczył, że cena tego artykułu wynosi obecnie około $1^{7}/_{8}$ — 2 ¼ cent. za funt cif Montreal. Informacje pozyskane z innych źródeł potwierdzają prawdziwość tego oświadczenia. Cło na ten artykuł wynosi dla krajów korzystających z klauzuli największego uprzywilejowania, a zatem i dla Polski, 2 centy od 1 funta, dla Anglii (nie eksportującej mąki kartoflanej do Kanady) — 1 cent od funta. Do tego dochodzi 3 proc. akcyza, obciążająca zresztą nie tylko towar importowany ze wszystkich krajów, ale również i wyrabiany w Kanadzie. 8 proc. podatek od sprzedaży nie jest pobierany. Mąka ziemniaczana używana przez przemysł włókienniczy musi być dobrze oczyszczona i specjalnie dla tego celu spreparowana.

Importowana do Kanady dekstryna według informacyj pozyskanych przez Konsulat wyrabiana jest wyłącznie z kukurydzy. Dekstryna z kartofli używaną tu nie jest. Następujące zestawienie wykazuje cyfry importu suchej dekstryny:

		1936	1937
Anglia	cwt.	263	132
	$	1.221	573
Niemcy	cwt.	—	8
	$	—	100
Holandia	cwt.	11.775	26.814
	$	39.190	74.638
Stany Zjednoczone	cwt.	20.371	27.801
	$	81.555	121.071
Razem	cwt.	32.409	54.755
	$	121.975	196.382

Cło od suchej dekstryny wynosi: z Polski 7,5 proc. ad valorem, z Anglii — 5 proc. a. v. Do cła dochodzi 3 proc. akcyza, jak wyżej.

Statystyki kanadyjskie nie wykazują importu cukru gronowego. Jest to w kanadyjskim imporcie artykuł drobny, którym agenci się nie interesują.

IMPORT ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

W związku ze znacznym importem ziemniaków konsumcyjnych i sadzeniaków do Argentyny w ostatnich latach, w którym także brała udział Polska, celowym jest naświetlić obecną sytuację w związku ze zbliżającym się sezonem.

Na podstawie danych argentyńskiego Ministerstwa Rolnictwa produkcja i import ziemniaków w Argentynie kształtowały się w ostatnich sezonach następująco:

Sezony	Obszar zajęty pod uprawę — w ha	Prod. ziemniaków dopuszczonych do handlu w tonach	Import ziemniaków konsumcyjnych i sadzeniaków w tonach
1934/5	172.188	775.772	627
1935/6	159.065	516.272	124.019
1936/7	113.285	321.865	204.439

Według kalkulacji tegoż Ministerstwa Rolnictwa w sezonie 1937/38 zbiory ziemniaków w Argentynie były następujące:

Zajęto pod uprawę	127.029	hektarów
Zbiorów dokonano z	113.449	„
Wydajność przeciętna	8.392	kilogram.
Produkcja ogólna	932.000	ton
Produkcja ziemniaków, która będzie dopuszczona do handlu	807.000	ton

Zbiory więc ziemniaków w Argentynie w obecnym sezonie były większe niż ich konsumcja (produkcja i import razem) w ciągu ostatnich trzech sezonów.

Podając te cyfry Ministerstwo Rolnictwa zaznacza: „Degeneracja ziemniaka była główną przyczyną znacznego i systematycznego spadku produkcji w ciągu ostatnich lat".

Przedstawiając w dalszym ciągu środki, jakie zastosowano celem zmiany tej niekorzystnej dla Argentyny sytuacji, Ministerstwo Rolnictwa zaznacza, że jego dążeniem jest także pokryć zapotrzebowanie Brazylii i Urugwaju, głównych rynków zagranicznych, które importowały ziemniaki argentyńskie.

Przypomnieć należy, że tę korzystną dla siebie zmianę sytuacji uzyskała Argentyna drogą znacznego zwiększenia importu sadzeniaków zagranicznych. Obecnie istnieje tendencja, by nie dopuszczać importu ziemniaków konsumcyjnych, a natomiast popierać przywóz sadzeniaków do Argentyny, celem uniknięcia na przyszłość tego rodzaju niekorzystnych objawów, jakie miały miejsce w ubiegłych latach.

W związku z tym wydaje się wskazane, celem zorientowania eksporterów co do czasokresu zapotrzebowania, podanie danych statystycznych importu sadzeniaków do Argentyny w poszczególnych miesiącach (w klg.):

w lipcu 1937 r.	nie importowano	
w sierpniu 1937 r.	importowano tylko 8 kg	
we wrześniu 1937 r.	nie importowano	
w październiku 1937 r.	importowano	3.700.188 kg
w listopadzie 1937 r.	importowano	31.273.413 „
w grudniu 1937 r.	importowano	6.164.969 „
w styczniu 1938 r.	importowano	12.740.501 „
w lutym 1938 r.	importowano	1.873.240 „
w marcu 1938 r.	nie importowano	
w kwietniu 1938 r.	nie importowano	
w maju 1938 r.	nie importowano	
w czerwcu 1938 r.	nie importowano	

W sezonie 1937/38 importowano więc do Argentyny razem sadzeniaków 55.752.319 kg, z czego na poszczególne kraje przypada:

Kanada	28.224.046
Dania	17.839.819
Estonia	2.956.090
Polska	2.820.022
Niemcy	1.142.716
Stany Zjedn.	873.831
Austria	750.240
Holandia	735.170
Irlandia	153.400
Litwa	164.800
Czechosłowacja	33.000
Anglia	15.559
Węgry	11.200
Jugosławia	11.000

Gdyby nawet udało się w nadchodzącym sezonie ulokować jeszcze pewne partie ziemniaków konsumcyjnych na rynku argentyńskim, to jednakże główną uwagę należy zwrócić na sadzeniaki, których pewne ilości, jak wykazują przeprowadzone badania, winna Argentyna corocznie importować. Eksporterzy polscy winni więc obecnie zwrócić specjalną uwagę na kwestię sprzedaży ziemniaków-sadzeniaków do Argentyny.

IMPORT WĘGLA DO SZWECJI W CZERWCU 1938.

	węgiel gaz. węgiel koks. pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	9.790	131.496	19.077	12.057
Niemcy	39.405	57.411	5.325	11.752
Niederlandy	—	—	—	13.477
Belgia	—	—	—	10.479
W. Brytania	49.512	158.076	28.867	16.014
Czechosłowacja	—	—	—	702
Suma	98.707	346.983	53.269	64.481

POLSKIE SZYNKI W ZAMIAN ZA BANANY ŚRODKOWO-AMERYKAŃSKIE.

Wzmożony ostatnio eksport szynek w puszkach na rynki zamorskie, zdobył sobie również rynki Środkowej Ameryki. Na pokładzie m/s „Batory" wyszedł z Gdyni większy transport szynek w puszkach, przeznaczony do Colon w Panamie. Jest to transakcja kompensacyjna, gdyż eksport szynek polskich w puszkach odbywa się w zamian za import bananów z Ameryki Centralnej do Polski.

WZMOŻONY OBRÓT BAWEŁNĄ ROSYJSKĄ W ANGLII I U. S. A.

Na rynku w Liverpoolu i Nowym Yorku obserwuje się ostatnio duże obroty bawełną rosyjską. Dostawy te są bez wyjątku bardzo

dobre. Bawełna rosyjska jest even-running, to znaczy równa pod względem klasy, włókna i koloru, toteż każde zaofiarowanie znajduje chętnych nabywców. Podkreślić należy, że handel eksportowy bawełny rosyjskiej jest bardzo dobrze zorganizowany. W lipcu przybyło również kilka transportów bawełny rosyjskiej do Gdyni.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 17 LIPCA 1938 R.

AFGANISTAN. Według wiadomości z Kabulu zostały w Afganistanie wprowadzone ostre ograniczenia dewizowe wzorowane na przepisach irańskich. W myśl nowych postanowień cały obrót dewizowy został scentralizowany w Narodowym Banku Afgańskim, a kupno i sprzedaż dewiz będą miały miejsce po kursie przymusowym, ustalanym przez Radę Ministrów. Eksporterzy skór baranich obowiązani są cały wpływ dewiz odstępować Bankowi; dewizy te będą zużyte na potrzeby państwowe, a nadwyżka co kwartał będzie mogła być sprzedawana kupcom prywatnym na cele importu. Eksporterzy innych towarów muszą w przeciągu czterech miesięcy dokonać importu na sumę równą wartości eksportu, bądź odstąpić uzyskane dewizy Bankowi Narodowemu. Importerzy, o ile nie otrzymają dewiz od Banku, są zobowiązani dokonać w przeciągu czterech miesięcy eksportu na sumę równą wartości importu. Transakcje takie podlegać będą kontroli. Wywóz złota, srebra i waluty afgańskiej został zakazany.

BELGIA. Na skutek pertraktacyj między związkiem importerów obuwia gumowego, a czynnikami państwowymi w Belgii cło na obuwie gumowe zostało w części zmodyfikowane. I tak cło na kalosze wynosi obecnie fr. 4,60 zamiast dotychczasowych 7 fr. od kg, stawka celna na obuwie gumowe męskie (bottes d'hommes) zredukowana została z 7 fr. na 5 fr. od kg. Cło na obuwie kąpielowe utrzymane zostało na dawnym poziomie (4,60 fr. od kg).

W „Moniteur Belge" ogłoszono zarządzenia, wprowadzające zmiany w belgijskiej taryfie celnej w nast. pozycjach: poz. 93 — pewne gatunki świeżych gruszek, poz. 699 — roztwory kauczukowe, poz. 851 — szkła do okularów, poz. 1088 bis — głośniki o wadze powyżej 50 kg, poz. 271 — drożdże browarniane, krochmalne itp., poz. 273 — makuchy mielone i niemielone, poz. 274 — pokarm dla bydła i drobiu, poz. 275 — pokarm dla zwierząt z melasą lub składnikami, zawierającymi cukier, poz. 275 b — syntetyczny pokarm dla bydła i drobiu, poz. 276 — odpadki żywnościowe os. niewym., poz. 1202 — ognie sztuczne, poz. 1203 — amunicja, poz. 193 — destylaty lekkich olejów, poz. 195 — nafta, olej z węgla kamiennego i podobne oleje, poz. 259 — piwo, poz. 261 — inne napoje sfermentowane.

BRAZYLIA. Banco do Brasil zaprzestał z dn. 22 VI kupowania marek rozrachunkowych pochodzących z eksportu wszystkich towarów brazylijskich do Niemiec oraz sprzedaży ich na termin. Zarządzenie to wywołane zostało dużymi zapasami takich marek i wydane zostało na okres przejściowy.

CHINY. Szanghajski Urząd Ceł Morskich ogłosił w dn. 8 VI zarządzenie, na mocy którego z dn. 8 VI zostały zniesione wszystkie postanowienia odnoszące się do faktur konsularnych.

Przydział dewiz w Szanghaju z dn. 23 VI był bardzo niewielki, bowiem wynosił zaledwie 70.000 £. Mimo to kurs dolara chińskiego na wolnym rynku kształtuje się mocno.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością do 30 IX br. wprowadzone zostało cło obniżone na sadło wieprzowe i gęsie. Stawka celna wynosi: poz. 89 — sadło wieprzowe i gęsie a) surowe — 90 k. cz., b) topione — 120 k. cz. — od 100 kg.

CZECHOSŁOWACJA. Zostało wydane ostatnio zarządzenie zaostrzające obowiązujące przepisy dewizowe. Rozporządzenie to odnosi się do przekazów pocztowych.

EGIPT. W „Journal Officiel du Gouvernement Egyptien" z dnia 2 VI b. r. ogłoszono podwyższenie opłaty konsumcyjnej na importowany alkohol i cement, oraz stałą opłatę „ad valorem" dla wszystkich importowanych towarów.

Opłatę konsumcyjną od alkoholu ustalono w wysokości ŁE 0,200 za litr alkoholu czystego.

Dla cementu dotychczasowe opłaty w wysokości ŁE 0,500 za 1000 kg podniesiono do ŁE 0,700 za 1000 kg. Stała opłata „ad valorem" dla wszystkich importowanych towarów wynosiła dotąd 2 proc., a obecnie od 2 VI br. wynosi 3 proc.

Wszystkie wyżej opisane podwyżki cła, mają na celu stworzenie większych wpływów dla skarbu państwa.

FRANCJA. „Annales des Douanes" z dn. 23 VI br. sygnalizują zamiar upoważnienia rządu do przeprowadzenia pewnych obniżek cła na artykuły rolnicze, głównie przeznaczone na paszę dla zwierząt. — W rachubę wchodziłyby takie artykuły jak: owies, jęczmień, żyto, kukurydza, proso, artykuły pastewne itp. W „Journal Officiel" z dnia 8 VI br. ogłoszona została lista „komitetów międzybranżowych" (Comités interprefessionels), do których należy kierować podania o zezwolenia importowe na szereg nowych artykułów, postawionych ostatnio na liście towarów zreglamentowanych. Chodzi tutaj o takie artykuły jak: wyroby cukiernicze, konfitury, ołów w różnych postaciach, stal szlachetną i specjalną, wyroby ogniotrwałe, ceramiczne i porcelanowe, płyty fotograficzne, aparaty fotograficzne, papier, obiektywy i inne części do aparatów fotograficznych, tkaniny z czystej wełny, suknie, wkładki i tkaniny z wełny mieszanej, pończochy i skarpetki z jedwabiu, tkaniny filcowe do wyrobu papieru, drut żelazny i stalowy, kable, motory Diesla, maszyny włókiennicze, maszyny papiernicze, aparaty chłodnicze, różne maszyny rolnicze, maszyny do pisania i ich części, wyroby miedziane, piece łazienkowe, igły, towary z aluminium, aparaty elektryczne i elektrotechniczne, stosowane w gospodarstwie domowym, druty i kable dla elektryczności, samochody, traktory, motory i motorki do rowerów, płyty gramofonowe, kauczuk, ebonit i tkaniny kauczukowane, wyroby z amiantu lub azbestu, wędki, różne metale oprócz żelaza, konfekcję jed-

wabną, cement, tkaniny z jedwabiu naturalnego i sztucznego, wyroby fajansowe i ceramiczne, krawaty i tkaniny na krawaty, instrumenty smyczkowe i ich części, papier pewnych gatunków, szkła do okularów, widły, aparaty kinematograficzne, filmujące i wyświetlające, bawełnę wodochłonną oraz guziki fantazyjne różne.

Z dniem 17 VI br. podwyższone zostały stawki celne na oleje mineralne oraz pochodne ropy naftowej.

FRANCJA. „Journal Officiel" z dnia 29 VI br. przynosi podwyżkę cła na szereg artykułów kolonialnych, jak również na czekoladę i wyroby cukiernicze. Cło dla poz. 98 (czekolada w blokach tafelkach, tabliczkach itp. o zawartości powyżej 55 proc. kakao) wynosi 312 fr. od 100 kg pół brutto, — przy zawartości kakao od 42 proc. do 55 proc. — 322 fr. od 100 kg, poniżej 42 proc. — 308 fr. od 100 kg pół brutto. — W poz. 98 bis ustalono nową stawkę na różne wyroby cukiernicze o zawartości kakao. Jeśli wyroby zawierają likier, cło wynosi 420 franków od 100 kg pół brutto, — inne — 302 fr. od 100 kg.

INDIE HOLENDERSKIE. Wymiar cła od importowanych towarów następuje zwykle na podstawie wartości urzędowych, ogłoszonych w „Prijscourant". Jeśliby jednak dany towar na liście nie figurował, podstawą wymiaru cła jest zwykle faktura handlowa, przedstawiona przez importera. Jeśli władze celne dojdą do wniosku, że ceny przedstawione w fakturze, są zbyt niskie, ustalona może być wartość pośrednia danego towaru, otrzymana przez stwierdzenie u firm konkurencyjnych wartości sprzedażnej towaru z pierwszej ręki, przy odjęciu stawki celnej, normalnego zysku i zwyczajowego procentu za straty.

HISZPANIA. W Dzienniku Urzędowym z dn. 16 VI opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Finansów o organizacji, uprawnieniach i zadaniach Centrali Dewiz. Rozporządzenie to nie zawiera natomiast żadnych postanowień o polityce i wykonywaniu przepisów dewizowych.

ŁOTWA. Cło na naftę podwyższono z 0.5 na 2 santy od kg, cło na towary z jelit (z wyjątkiem strun) obniżono z 15 na 10 łatów od kg. Części parasoli clone będą odtąd zależnie od ich rodzaju, a nie generalnie. (30 VI. 1938).

Począwszy od 15 VII br. szereg towarów może być przywiezionych na Łotwę bez zezwolenia łotewskiej Komisji Dewizowej, a zapłata może zostać przekazana za granicę. Chodzi o takie artykuły jak: nasiona buraków cukrowych, tran leczniczy, kaolin, kreda nieprzerobiona, morfina, kokaina, serum i preparaty bakteryjne, insulina, farby do masła i serów, wyroby przemysłu księgarskiego, nożyce i noże dla rzemieślników, części harmonium i organów, instrumenty dęte i ich części oraz przedmioty sztuki i zbiory.

MAROKO. Zabroniony został tymczasowy wywóz z Maroka starego żelastwa i odpadków z innych metali.

NIEMCY. Dnia 9 VII br. ogłoszone zostały w dzienniku urzędowym zmiany celne, dotyczące m. in. tektury. Chodzi o odprawę celną przy zniżonym cle pod pewnymi warunkami. Zmiany obowiązują od 15 VII 38.

Począwszy od 1 VII br. cło na kartofle wynosi M 1,50 od 100 kg, przy czym obniżone cło ważne jest do 31 VII br. i odnosi się do 60% tej ilości ziemniaków, które dane państwo importowało do Niemiec w lipcu 1929 i 1930 — za uprzednim porozumieniem się władz zainteresowanych państw z władzami niemieckimi.

NIEMCY. Z dniem 1 VII br. zniesione zostało cło na szereg towarów niemieckich przywożonych na terytorium b. Austrii. Chodzi tu głównie o artykuły rolnicze i spożywcze, wszelkiego rodzaju tekstylia, z wyjątkiem tkanin i wyrobów jedwabnych, towary skórzane, metalowe, maszyny elektryczne i aparaty. Zniesienie ceł obejmuje $^1/_5$ towarów, importowanych w ub. roku do Austrii.

NORWEGIA. Z dniem 1 VII 38 obowiązują nowe, na ogół podwyższone cła na: trykotaże bawełniane, piłki pływające dla celów rybołówstwa, płyty szklane, szlifowane na brzegach, odzież bawełnianą, lnianą, wełnianą i jedwabną przędzę jutową, paski jutowe do siodeł i mebli, cysterny z lanego żelaza, półfabrykaty z mosiądzu, płyty miedziane, rury z różnych metali, gwoździe i sworznie różnego rodzaju, ser, worki jutowe, bawełniane i lniane, materiały trykotowe, pończochy ze sztucznego jedwabiu, wyroby meblarskie i cyrkle.

POSIADŁOŚCI FRANCUSKIE. Ogłoszony został zakaz wywozu drzewa „Okume" z terenu Francuskiej Afryki Równikowej. Ustalono kontyngenty wywozowe, nie przekraczające 12.000 ton miesięcznie, oraz podwyższono o 100 proc. opłatę wywozową.

SYRIA I LIBAN. Począwszy od 16 V br. obowiązują nowe cła na drzewo okrągłe, cięte i tarte rodzaju katrani i bayassi oraz na rury i łączniki z lanego żelaza o przekroju powyżej 5 cm — 450 PLS. (dotychczas 11 proc. od wart.), — poniżej 5 cm — 25 proc. od wart. (dot. 11 proc. od wart.) — Ustawą z dnia 27 V br. rząd Libanu wprowadził opłaty gminne od importu z wyjątkiem cementu.

WŁOCHY. Dekretem z dn. 12 VI utworzony został przy Państwowym Instytucie dla Wymiany z Zagranicą specjalny Inspektorat dla ścigania przestępstw dewizowych. Na nowy Inspektorat przechodzą dotychczasowe uprawnienia Banca d'Italia.

WŁOCHY. W taryfie celnej przy poz. 604a, 1 zamieszczono uwagę, że za drzewo surowe uważać należy również drzewo zwyczajnie łupane. (24 VI 38).

W. BRYTANIA. Począwszy od dnia 22 VI br. ustalone zostały, obok dotychczasowego cła 33⅓% od wartości na części rowerowe, następujące stawki celne na poszczególne części: dzwonki — 3 d od sztuki, dynama — 2 s od sztuki, aparatury dynamowe 2 s 6 d od szt. Cła powyższe pobierane są alternatywnie, tj. albo 33⅓ proc. od wart., albo cła wyżej wymienione, w zależności jakie cło jest wyższe.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Wyroby koszykarskie. Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce koszy używanych przez rolników (bez wieczek). 157777/49/Sz.

Wyroby koszykarskie. Firma holenderska interesuje się zakupem w Polsce koszyków, jak również objęciem przedstawicielstwa firmy polskiej. 17933/49/Sz.

Farby mineralne. Firma peruwiańska interesuje się importem powyższego artykułu. P/17136/95/JD.

Różne. Firma belgijska interesuje się importem błon fotograficznych, piłek gumowych, płyt kauczukowych, artykułów choinkowych, tabliczek łupkowych. P/17684/3E/JD.

Klej wodoodporny do drzewa. Firma amerykańska interesuje się importem powyższego artykułu. P/17580/47/JD.

Cegły ogniotrwałe. Firma egipska interesuje się zakupem 15,000 cegiełek ogniotrwałych. P/18109/95/JD.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa na Węgrzech interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich firm włókienniczych na Węgry. E/13352/95/H.

Różne. Przedstawiciel firmy bombajskiej przyjeżdża do Polski, celem nawiązania kontaktów handlowych w artykułach konfekcji, wyrobach bawełnianych, wełnianych i skórzanych. P/17990/21/M.

Wiśnie. Firma francuska ma zapotrzebowanie na wiśnie siarkowane, przeznaczone do wyrobu konfitur. R/14687/76/S.

Chrzan. Importer argentyński pragnie zakupić większą ilość chrzanu, pierwszego gatunku. R/15957/25/37/S.

Skórki królicze. Importem wymienionego artykułu chce się zająć polska firma agenturowa w Belgii. R/17022/89/21/S.

Konfitury. Firma agenturowa w Peru pragnie wejść w kontakt z polskimi producentami konfitur. Chodzi o towar wysokiego gatunku, który mógłby konkurować z produktem znanych firm angielskich i kanadyjskich. R/17136/95/S.

Miąższ owocowy. Firma angielska ma zamiar importować miąższ z różnych owoców.

Pasy gumowe. Firma z Bombaju pragnie zakupić większą ilość bezkońcowych pasów gumowych, warstwowo z płótnem zwulkanizowanych. P/16955/45/JD.

Różne. Firma wiedeńska interesuje się tanimi wyrobami szklanymi, fajansowymi i szkłem okiennym celem reeksportu do Zachodniej Afryki. P/17412/21/JD.

Oleje. Firma holenderska interesuje się importem olejów anilinowych. P/17397/47/JD.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa wprowadzona na rynku angielskim obejmie przedstawicielstwo firm polskich, zainteresowanych w eksporcie artykułów rolnych oraz wytworów przemysłu rolnego. R/11977/34/S.

Jelita. Importer kanadyjski pragnie otrzymać opróbkowane oferty na dostawę jelit baranich. R/13191/29/S.

Jarzyny suszone. Firma holenderska interesuje się zakupem w Polsce jarzyn suszonych w proszku lub w płatkach. R/16323/25/S.

Końce rogowe. Importem wymienionego artykułu interesuje się firma importowa w Czechosłowacji. R/16366/66/S.

SPRAWY PODATKOWE

PODATEK OD NIERUCHOMOŚCI OD GRUNTÓW NIEZABUDOWANYCH.

Grunty niezabudowane, których rozporządzalność na cele budowlane jest ograniczona ustawami, nie pozwalającymi na natychmiastową ich zabudowę — wolne są od podatku od nieruchomości w myśl art. 2 pkt 5 dekretu Prezydenta R. P. z 14 I 1936 r. o podatku od nieruchomości. (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 14).

W związku z tym przepisem Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 24 VI 1938 r. (Okólnik L. D. V. 8363/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 18), wyjaśniło co następuje:

Brak planów zabudowania osiedli lub ich części, wymienionych w art.: 7—51 rozporządzenia Prezydenta R. P. z 16 II 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202, uzupełnionego rozporz. Prezydenta R. P. z dnia 3 XII 1930 r. — Dz. U. R. P. Nr 86), względnie istnienie takich planów, lecz jeszcze nieprawomocnych, nie stanowi samo przez się przeszkody w świetle przepisów prawa budowlanego do zabudowania gruntów niezabudowanych, znajdujących się na terenach tych osiedli lub ich części — i tym samym nie uzasadnia zwolnienia tychże gruntów od podatku od nieruchomości z art. 2 pkt. 5 dekretu — o ile te tereny (grunty niezabudowane) mogą być zabudowane zgodnie z przepisami prawa budowl.

O tym jednak, czy omawiane grunty — położone na terenach osiedli lub ich części, nie posiadających planów zabudowania lub wprawdzie posiadających plany zabudowania, lecz jeszcze nieprawomocne — mogą być w danym roku podatk. zabudowane, decydują właściwe władze budowlane.

W przypadkach zatem, gdy płatnicy w toku postępowania wymiarowego lub odwoławczego zakwestionują obowiązek podatkowy gruntów niezabudowanych z uwagi na brak prawomocnego planu zabudowania terenów.

na których wzmiankowane grunty są położone — władze skarbowe winny żądać od płatników zaświadczeń władz budowlanych, że w danym roku podatkowym odnośne grunty w myśl przepisów nie mogą być zabudowane.

OGRANICZENIE ZWOLNIENIA OD PRZEDSTAWIANIA ŚWIADECTW ROZRACHUNKOWYCH.

W myśl instrukcji Ministerstwa Skarbu z dnia 22 I 1937 r. o specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko-niemieckiego (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 3/1937, poz. 81) oraz w myśl instrukcji z dnia 16 II 1937 r. o specjalnej kontroli obrotu towarowego polsko-rumuńskiego (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 5/1937, poz. 140), (która stosowana jest analogicznie również przy obrotach z pozostałymi państwami clearing'owymi tj. z Bułgarią, Jugosławią, Turcją, Węgrami i Włochami) zwolniony był od przedstawiania świadectw rozrachunkowych wywóz wszelkich towarów o wartości nie przekraczającej kwoty 50 zł (§ 4 ust. 2 p. „h" obu instrukcyj).

Obecnie Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 13 VII 1938 r. (Okólnik C. 154 L. D. IV. 13650/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 20/1938), wprowadziło do obu instrukcyj zmianę. mianowicie świadectwa rozrachunkowe nie będą wymagane przy wywozie wszelkich towarów o wartości nie przekraczającej 50 zł, których waga wymiarowa wynosi do 2 kg (dotychczas waga przesyłek nie była ograniczona).

Jedynie przy wywozie towarów przez mieszkańców pasa granicznego dla własnego użytku lub na drobny handel, granica wagi 2 kg nie została wprowadzona.

Pozostałe przypadki zwolnień od przedstawienia świadectw rozrachunkowych, przewidziane w § 4 obu instrukcyj, nie uległy zmianie.

ZAJĘCIE WIERZYTELNOŚCI NA ZALEGŁE PODATKI.

Płatnik, którego wierzytelność została przez urząd skarbowy zajęta na pokrycie zaległych podatków, może dochodzić sądownie przeciw swemu dłużnikowi zapłaty swej należności do rąk urzędu skarbowego. (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 I 1938 r. C. II. 2264/37).

POWOŁYWANIE SIĘ NA DOWODY ZNAJDUJĄCE SIĘ W INNYM URZĘDZIE SKARBOWYM.

Obowiązkiem władzy odwoławczej jest rozpatrzeć zarzut odwołania na okoliczność dochodowości z budynku będącego współwłasnością, że dowody i protokół badania dochodu z budynku znajdują się w aktach wymiarowych współwłaściciela budynku w innym urzędzie skarbowym

Władza odwoławcza obowiązana jest albo zażądać dowodów z innego urzędu skarbowego, albo też zakreślić odwołującemu się odpowiedni termin, odpowiadający okolicznościom do przedłożenia dowodów. (Wyrok Najwyższego Trybunału Administr. z dnia 8 III 1938 r. L. Rej. 5073/35).

SPRAWY SOCJALNE

COFNIĘCIE WYPOWIEDZENIA PRZEZ PRACODAWCĘ.

Na tle przepisów rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16 marca 1928 r. — Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323) zaistniał spór, czy i jakie skutki prawne rodzi cofnięcie przez pracodawcę formalnie dokonanego wypowiedzenia. W szczególności, czy „cofnięcie wypowiedzenia" przywraca umowie rozwiązanej moc wiążącą, czy też jest nową umową — oraz jaką formę musi mieć „cofnięcie wypowiedzenia", by mogło ono rodzić skutki prawne.

Rozpatrując powyższą kwestię Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 10 września 1937 r. L. C. III 2360/36 stanął na następującym stanowisku:

„Skuteczne wypowiedzenie rozwiązuje umowę o pracę ostatecznie. tak, iż kontynuowanie poprzedniego stosunku nastąpić może tylko przez nawiązanie nowej umowy na poprzednich warunkach, natomiast samo „cofnięcie wypowiedzenia" pozbawione jest wszelkich skutków, jeżeli nie można mu przypisać znaczenia zawarcia nowej umowy o pracę".

Z orzeczenia powyższego wynika, iż zdaniem Sądu Najwyższego:

1) Umowa raz ważnie wypowiedziana przestaje obowiązywać, bez względu na „cofnięcie wypowiedzenia" lub zawarcie nowej umowy, choćby na warunkach identycznych. W takim przypadku wygaśnięcie umowy wypowiedzianej nie powoduje wygaśnięcia (rozwiązania), istniejącego stosunku.

2) „Cofnięcie wypowiedzenia" o tyle tylko może rodzić ważne skutki, t. zn. o tyle tylko można je uważać za zawarcie ponownej umowy, o ile „cofnięcie" to odpowiada wszystkim warunkom. jakich wymaga się dla ważności od każdej nowo zawieranej umowy.

LOTNICZA KOMUNIKACJA PASAŻERSKO-TOWAROWO-POCZTOWA MIĘDZY POLSKĄ A KRAJAMI BLISKIEGO I DALEKIEGO WSCHODU.

Polska — Indie w 4 dni.

Trzy razy w tygodniu startują w Warszawie samoloty *Polskich Linij Lotniczych „Lot“* do Lyddy, gdzie spotykają się z samolotami holenderskiego towarzystwa „K. L. M.“, które kontynuują lot aż do krańców Indyj Holenderskich.

Specjalnie ułożony rozkład tych lotów przewiduje najlepsze połączenia w Lyddzie. Dość rzucić okiem na poniższe zestawienie, aby zorientować się w niebywale szybkiej komunikacji lotniczej między Polską a Indiami i krajami Dalekiego Wschodu:

Poniedziałki, środy, piątki: Warszawa, Lwów, Cernauti, Bucuresti,

Wtorki, czwartki, soboty: Sofia, Saloniki, Ateny, Rodos, Lydda,

Środy, piątki, niedziele: Bagdad, Basrah,

Czwartki, soboty, poniedziałki: Djask, Karachi, Jodhpur,

Piątki, niedziele, wtorki: Allahabad, Kalkutta, Rangoon,

Soboty, poniedziałki, środy: Bangkok, Penang, Medan, Singapore,

Niedziele, wtorki, czwartki: Palembang, Batavia, Bandoeng (stąd do Australii).

A więc samolot, startujący w poniedziałki z Warszawy, jest nazajutrz w Lyddzie, na trzeci dzień w Bagdadzie, na czwarty w Karachi, Jodhpur itd.

Jak widać, trasa przechodzi również przez Iran, Irak i półwysep Malajski.

Tego rodzaju komunikacja musi niewątpliwie zainteresować sfery handlowe, będące w kontakcie z Indiami i Dalekim Wschodem. Jeśli chodzi o lot pasażerski, to należy podkreślić, że bilet lotniczy np. do Indyj kalkuluje się tylko o ca 10 £ drożej od biletu okrętowego. Zysk na czasie wynosi zaś przeszło dwa tygodnie w jednym kierunku. Nie trzeba również wyjaśniać, jak wielkie korzyści może osiągnąć firma polska, przesyłając do Indyj listy, próbki i wzory, dochodzące tam po kilku zaledwie dniach. Przesyłki, idące za frachtem, można nadawać wprost w biurach P. L. L. „LOT“ — bez pośrednictwa poczty.

Poważniejsze firmy polskie, pragnące się przekonać o sprawności omawianej komunikacji, mogą uzyskać od P. L. L. „LOT“ w bież. sezonie zupełnie bezpłatny przewóz wzorów do Indyj. Dokładniejszych informacyj w tej sprawie udziela Dyrekcja P. L. L. „LOT“, Nowogrodzka 49 — Warszawa, Tel. 563-60, wewn. 1996.

* * *

Dla wygody zainteresowanych, podajemy niżej opłaty taryfowe w komunikacji lotniczej.

TARYFY

	pasażerska:	towarowa: za 1 kg
Warszawa—Lydda	zł 620	zł 6,20
„ —Bagdad	zł 1148	zł 8,85
„ —Calcutta	zł 2442	zł 15,10
„ —Singapore	zł 3735	zł 21.70
„ —Batavia	zł 4105	zł 23.60

pocztowa:

opłata zasadnicza 55 gr od listu;
dopłata lotnicza za każde 5 gramów:
Do Iranu i Iraku . . . . 30 gr
„ Indyj Angielskich . . . . 45 gr
„ Indyj Holenderskich . . . 75 gr

Cena obejmuje posiłki w samolocie oraz utrzymanie i noclegi w pierwszorzędnych hotelach.

NOWE WYDANIE POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI — CZ. II/3.

Z końcem lipca przestaje obowiązywać zeszyt 3, części II polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, wraz ze wszystkimi zmianami i dodatkami. Nowe wydanie tego zeszytu nastąpi dnia 1 VIII 38 r. i będzie zawierało następujące taryfy artykułowe:

a) w obu kierunkach:
taryfa artykułowa
nr 18 (zboże i ziarna),
nr 19 (piwo i beczki do piwa),
nr 40 (owoce i przetwory owocowe),
nr 41 (tłuszcze i oleje),
nr 44 (pasza),
nr 47 (owoce oleiste i nasiona),

b) w kierunku do portów morskich:
taryfa artykułowa
nr 113 (słód),
nr 121 (mąka skórzana i żużle Thomasa),
nr 128 (jaja),
nr 138 (warzywo),
nr 164 (chmiel),
nr 183 (melas),

c) w kierunku z portów morskich:
taryfa artykułowa
nr 221 (nawozy i surowce do produkcji nawozów sztucznych),
nr 222 (ryby),
nr 239 (ryż),
nr 257 (mąka rybna, mąka mięsna i suszone ryby).

d) aneks.

NOWE WYDANIE T. ZW. DUNAJOWEJ TARYFY PRZEŁADUNKOWEJ.

Z ważnością od 1 VIII 38 zostanie nowo wydana „Międzynarodowa Taryfa Kolejowo-Wodna Zeszyt 2 B na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi Polskich Kolei

Państwowych w Gdyni i Gdańsku, a portowymi stacjami dunajowymi na Węgrzech, z przeładunkiem w Bratysławie."

Jako jedną z najważniejszych zmian należy uznać, że przewoźne kolejowe za przebieg lądowy nie jest obliczane jak dotychczas w halerzach czeskich, lecz w groszach polskich.

WYWÓZ RUMUŃSKICH OLEJÓW I TŁUSZCZÓW PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Polsko-rumuńska taryfa dla komunikacji z portami morskimi została z ważnością od 28 VII 38 w taryfie artykułowej 52 A rozszerzona na stację Rezina, wskutek tego nastąpiło potanienie przewoźnego za oleje roślinne w stanie płynnym z nasion środkowo-europejskich jak: gorczycy, konopi, kukurydzy, lnu, maku i słoneczników. Po tym rozszerzeniu przewoźne za wyżej wymienione towary będzie wynosiło 290, 247 wzgl. 233 jednostek taryfowych dla przesyłek 5, 10 lub 15-tonowych. Odnośne stawki wynoszą zatem przy uwzględnieniu obecnie obowiązującego współczynnika przerachunkowego (jednostka taryfowa = 5,9244 gr) 1718 gr, 1463 gr, wzgl. 1380 gr.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KSZTAŁCENIE FACHOWCÓW DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Biuro Komitetu Organizacji Wywozu R. H. Z., wykonując uchwały Komisji Stypendialnej, ulokowało dotychczas przeszło 20 praktykantów w krajowych firmach eksportowo-importowych oraz 4 za granicą (Londyn. Haga, Hamburg i Kair). Każdy z powyższych praktykantów specjalizuje się w pewnej, ściśle określonej dziedzinie handlu zagranicznego.

Dla ułatwienia opiniowania i zbierania podań petentów o praktyki, Biuro R. H. Z. weszło w okresie sprawozdawczym w porozumienie z Kołem Eksporterów przy Światowym Związku Polaków z Zagranicy, Sekcją Młodych przy Izbie Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej w Warszawie, Kołem Studiów Handlowo-Gospodarczych przy Polsko-Brytyjskiej Izbie Handlowej w Warszawie, Związkiem Dyplomowanych Absolwentów Wyższej Szkoły Handlu Zagranicznego we Lwowie, oraz Wydziałem Kolonialnym Ligi Morskiej i Kolonialnej.

W okresie sprawozdawczym Biuro Komitetu rozpoczęło starania o pozyskanie etatów praktyk w przedsiębiorstwach importowych. Należy zaznaczyć, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu do praktyk importowych przykłada w obecnej chwili szczególną wagę.

Na wezwanie przewodniczącego Komisji Stypendialnej Biuro Komitetu opracowało sprawozdanie z dotychczasowego wykonania uchwał Komisji Stypendialnej wraz z uwagami jakie dotychczasowa praktyka nasunęła.

Ze sprawozdania tego podajemy poniżej wyjątek dotyczący części statystycznej:

Do dnia 31 III 1938 r., t. j. do II posiedzenia Komisji Stypendialnej — złożyło podania o praktykę ogółem 189 petentów, w tym 167 mężczyzn i 22 kobiety.

Pod względem wyznaniowym: wyzn. rzym.-kat. — złożyło podania 161 petentów, mojżeszowego — 8 petentów, innych wyznań 20 petentów.

Pod względem wieku: petentów w wieku poniżej 25 lat (wyłącznie) zgłosiło się 83; między 25 a 30 lat — 85; ponad 30 — 15; którzy nie podawali swego wieku — 6.

Jeżeli idzie o znajomość języków obcych to wg podań: język niemiecki znało 152 petentów; angielski 117, francuski 103, rosyjski 27, włoski 6, czeski 6, turecki 3, perski 3, hiszpański 3, portugalski 2, oraz po 1 petencie znało języki: serbski, litewski, chiński, japoński, jugosłowiański, hebrajski i chorwacki.

Ze znajomością 2 języków zgłosiło się 98 petentów, ze znajomością 3 — 53, ze znajomością 4 — 9, ze znajomością 5 — 1 petent i ze znajomością 7 języków zgłosiło się 2 petentów.

Na podstawie dotychczasowej praktyki R. H. Z. zaproponowała wprowadzenie szeregu zmian, dotyczących techniki pracy Komisji Stypendialnej. Między innymi R. H. Z. zaproponowała przesunąć granicę wieku dla petentów o praktyki krajowe z lat 25 do 30, zwracanie kandydatom kosztów podróży III klasą pociągu pośpiesznego z miejsca zamieszkania na miejsce praktyki oraz definitywne uregulowanie sprawy starań o praktyki. Według wniosku R. H. Z. wszystkie praktyki z dziedziny handlu zagranicznego, pozostawałyby w administracji Komisji Stypendialnej. Komisja Stypendialna sporządzi listę firm objętych jej akcją i zwróci się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu z prośbą o zezwolenie powiadomienia powyższych firm, iż zadeklarowanie praktyk dla Komisji zwolni je od „moralnego obowiązku" przyjmowania praktykantów, polecanych przez inne instytucje.

UTWORZENIE KOMITETU ORGANIZACJI ZAGRANICZN. PRACY HANDLOWEJ.

Sygnalizowana niedawno przez R. H. Z. instytucja, mająca subwencjonować wyjazdy za granicę polskich przedstawicieli handlowych — została już powołana do życia. P. Minister Przemysłu i Handlu, zarządzeniem z dn. 22 czerwca b.r., ustanowił Komitet Organizacji Zagranicznej Pracy Handlowej.

W myśl tego zarządzenia do zadań Komitetu należy: przyznawanie subwencyj zwrot-

nych na wyjazdy za granicę, względnie na pobyt za granicą polskich agentów handlowych (tj. kupców, względnie zastępców, reprezentantów, wysłanników handlowych) z sum na ten cel przeznaczonych; badanie wyników akcji handlowej agentów handlowych i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków w celu jej usprawnienia; kontrola działalności agentów handlowych, pracujących za granicą samodzielnie, względnie subwencjonowanych przez instytucje i zrzeszenia polskie; ewidencja polskich agentów handlowych oraz wykaz ich kwalifikacyj; współdziałanie z innymi instytucjami, zajmującymi się organizacją polskiego aparatu handlowego na rynkach zagranicznych.

W skład Komitetu wchodzą:

Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego, jako przewodniczący, 1 przedstawiciel Państwowego Instytutu Eksportowego, — 2 przedstawiciele Departamentu Handlowego M. P. i H., 1 przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych, 2 przedstawiciele Rady Handlu Zagranicznego.

Zgodnie z zarządzeniem Pana Ministra — stroną techniczną prac Komitetu oraz opracowywaniem wniosków na Komitet zajmować się będzie Rada Handlu Zagranicznego (Komitet Organizacji Wywozu) na podstawie instrukcji uchwalonej przez Komitet.

Przy przyznawaniu subwencyj agentom handlowym za granicą Komitet wymagać będzie: obywatelstwa polskiego, solidności kupieckiej i pozytywnej opinii moralnej; doświadczenia kupieckiego i dokładnej znajomości branży, której dany agent handlowy ma być reprezentantem; należytego kontaktu z polskimi firmami eksportowymi, zainteresowanymi, względnie mającymi szanse eksportu na rynek, na który agent handlowy ma wyjechać; znajomości w mowie i piśmie przynajmniej jednego z 4 języków światowych (angielski, francuski, niemiecki, hiszpański); umiejętność prowadzenia korespondencji handlowej w skali handlu światowego.

Rada Handlu Zagranicznego w najbliższym czasie wyznaczy delegatów i ich zastępców do Komitetu oraz opracuje odpowiednią instrukcję. Rozpoczęcie jednakże prac Komitetu ze względu na okres urlopowy — nastąpi dopiero w jesieni b. r.

WYSTAWY I TARGI

KALENDARZ WYSTAW I TARGÓW W 2 PÓŁROCZU 1938 R.

Ogólne targi i wystawy:

Bari — 6 — 21 IX,
Belgrad — 10 — 19 IX,
Bratislava — 28 VIII — 4 IX,
Constantine — 15 — 23 X,
Graz — 15 — 25 IX,
Grenoble — 27 VIII — 5 IX,
Innsbruck — IX,
Izmir — 20 VIII — 20 IX,
Köln — IX,
Leipzig — 28 VIII — 1 IX,
Liubliana — 1 — 12 IX,
Lugano — 1 — 11 X,
Lwów — 3 — 12 IX,
Marseille — 17 IX — 3 X,
Metz — 24 IX — 10 X,
Prag — IX,
Reichenberg — 14 — 21 VIII,
Rio de Janeiro — X — XI,
Strassburg — 3 — 18 IX,
Thessaloniki — 11 IX — 2 X,
Utrecht — 6 — 15 IX,
Varna — 14 VIII — 3 IX,
Wien — 4 — 11 IX,
Zagreb — 27 VIII — 6 IX,
Berlin — 17 IX — 30 X,
Halle a. S. — 23 IX — 9 X,
Klagenfurt — 25 VIII — 4 IX,
Meppel — 22 — 27 VIII,
Münster i. W. — IX,
Toronto — 26 VIII — 10 IX.

Wystawa automobilowa:

London — 13 — 22 X,
Mailand — 28 X — 11 XI.
Paris — X,
Wien — 24 — 28 VIII.

Budownictwo i wnętrze mieszkań:

Frankfurt a. M. — 3 IX — 9 X,
London — 16 IX — 1 X.

Kwiaty i ogrodnictwo:

Meppel — 22 — 27 VIII.

Browarnictwo:

London — 29 X — 4 XI.

Chemia:

London — 19 — 23 IX.

Rzeźnictwo:

Dortmund — VIII.

Fotografie:

Paris — 1 — 16 X.

Ptactwo i małe zwierzęta:

Zagreb — 8 — 11 XII.

Rzemiosło i przemysł:

Straubing — 20 — 28 VIII.

Gospodarstwo domowe:

Cheffield — 8 — 19 XI,
Leeds — 11 — 22 X,
Newcastle — 25 X — 5 XI.

Hotelarstwo i gastronomia:
Dijon — 29 X — 13 XI.

Higiena i drowotność:
Berlin — 17 IX — 30 X,
London — 17 — 21 X.

Ceramika:
München — 15 — 27 IX.

Sztuka i zdobnictwo:
Dortmund — 9 X — 17 XI.

Rolnictwo:
Königsberg Pr. — 21 — 24 VIII,
Meppel — 22 — 27 VIII,
Straubing — 20 — 28 VIII.

Mleczarstwo:
London — 11 — 14 X,
London — 18 — 21 X.

Meble:
Manchester — 5 — 15 IX.

Środki żywnościowe, towary kolonialne, słodycze itp.:
Brüssel — 1 — 16 X,
Helsinki — 15 — 23 X,
Lausanne — 10 — 25 IX,
London — 31 VIII — 8 IX,
London 3 — 9 IX,
London — 17 — 23 IX,
Mainz — 27 — 28 VIII,
Mainz — 3 — 5 IX.

Prasa:
Zagreb — 1 — 16 X.

Radio:
Berlin — 5 — 14 VIII,
Manchester — 27 IX — 8 X.

Zdobnictwo:
Paris — 3 — 8 X.

Obuwie i skóry:
London — 3 — 7 X.

Budowa ulic:
München — 15 — 27 IX.

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO W WARSZAWIE.

Zrzeszenie Wytwórców Konserw organizuje w lokalu swego zrzeszenia: Warszawa, ul. Chmielna nr 17 — stałą wystawę prób i wzorów przemysłu konserwowego, obejmującą przetwory owocowe, rybne, mięsne, jarzynowe, grzybów i soków naturalnych. Wystawa będzie miała na celu zapoznanie producentów konserw z dorobkiem zagranicy w tej gałęzi przemysłu, zaś szerszego ogółu konsumentów z produkcją konserw krajowych. W tym celu wystawione będą zarówno konserwy zagraniczne, jak i krajowe, przy czym zobrazowane zostaną wszystkie fazy produkcji konserw od surowca do gotowego przetworu.

Duplikatami eksponatów polskich Zrzeszenie zasilać będzie krajowe i zagraniczne Wystawy Międzynarodowe.

Z uwagi na gospodarczo-eksportowe znaczenie tej wystawy, byłoby pożądanym, aby imprezą tą zainteresowały się zarówno wytwórnie konserw, jak i wytwórnie surowców i półfabrykatów dla fabryk konserw (huty szklane, fabryki chemiczne z uwagi na produkcję środków konserwujących, barwników itp.) gdyńskiego okręgu Izby.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W SALONIKACH.

W czasie od 11 września do 2 października rb. odbędą się Międzynarodowe Targi w Salonikach.

Udział firm polskich w tej wystawie jest w tym roku szczególnie ważny, gdyż nowy układ kontyngentowo-płatniczy Grecji, kładąc kres prowizorycznemu stanowi stosunków handlowych między obu państwami, rozszerzył jednocześnie poważnie konkretne możliwości naszego eksportu na rynek grecki.

Zapowiedź partycypacji eksportu polskiego w tegorocznych Międzynarodowych Targach Salonickich odbiła się jak najkorzystniejszym echem w greckich kołach gospodarczych oraz rządowych i istnieje przypuszczenie, że Targi te przyczynią się w dużym stopniu do ożywienia polsko - greckich stosunków handlowych.

W wystawie tej weźmie udział 30 firm polskich, które zareprezentują drzewo, wyroby drzewne, konserwy, artykuły chemiczne, wyroby żelazne itp.

WYSTAWA W TORONTO.

W dniach od 26 sierpnia do 10 października rb. odbędzie się Międzynarodowa Wystawa w Toronto (w Kanadzie).

W wystawie tej bierze udział 94 firm polskich, które wystawią 7.000 kg eksponatów.

PRZETARGI

PRZETARG MORSKIEGO URZĘDU RYBACKIEGO W GDYNI.

Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłasza niniejszym przetarg nieograniczony na budowę i dostawę trzech, dwóch lub jednego motorowego lugra śledziowego, zbudowanego ze stali o wymiarach:

długość całkowita — 38,50 m,
szerokość — 7,55 m,
zanurzenie — 2,75 m,
nośność — 188 t DW.

Statki względnie statek ma być wyposażony w silnik Diesla o mocy 350 KM. przy ok. 330 obrotach/minutę, przy czym ma rozwijać szybkość 10 węzłów.

Budowa ma być wykonana wg klasy + I 3/3 F.1.1.P.R. i pod specjalnym nadzorem Tow. Klasyfikacyjnego Bureau Veritas. Szczegółowe warunki techniczne wraz z rysunkami można otrzymać na żądanie za opłatą 25,— zł w biurze Morskiego Urzędu Rybackiego — Gdynia, Waszyngtona 11.

Termin ostatecznego wykonania zamówienia 12 miesięcy od przyjęcia oferty. Termin składania ofert upływa *22 sierpnia 1938 r.* o godzinie 12. Wraz z ofertą złożyć należy kwit na złożone w Kasie Urzędu Skarbowego wadium w wysokości 3.000,— zł.

ZMIANA TERMINU PRZETARGU URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski w Gdyni zawiadamia, że otwarcie ofert na wykonanie wieży latarni morskiej w Jastarni, nastąpi w dniu 8 sierpnia br. zamiast w dniu 1 sierpnia br., jak to zostało podane w ogłoszeniu o przetargu z dnia 21 VII 38 r.

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu niniejszym ogłasza przetarg publiczny na ułożenie dren oraz odarniowanie skarp na km 138,1 linii Nasielsk—Toruń (koło stacji Czernikowo).

Otwarcie ofert nastąpi dnia *5 sierpnia 38 r.* o godz. 10 w gmachu Dyrekcji.

Oferty należy składać do godziny 10 dnia 5 sierpnia 1938 r. do skrzynki ofertowej w gmachu D. O. K. P. w Toruniu lub przesyłać pocztą pod adresem: Wydział Drogowy D. O. K. P. w Toruniu. Oferty nadesłane przez pocztę po wyznaczonym wyżej terminie będą uznane za spóźnione.

Formularze ofertowe i pełny tekst wezwania do przetargu nabyć można w Dziale Podtorza i Mostów Wydziału Drogowego Dyrekcji pokój nr 423 po wpłaceniu 1,— zł za jeden formularz ofertowy wraz z pełnym tekstem wezwania do przetargu.

Informacyj w sprawach związanych z niniejszym przetargiem udziela Kierownik Działu Podtorza i Mostów w gmachu D. O. K. P. pokój 422 od godz. 10—12.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo unieważnienia przetargu bez podania motywów oraz prawo dowolnego wyboru oferenta.

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) pędzli do farb olejnych, 2) past do zmywania farb i lakierów, 3) płyt azbestowych białych, 4) drutów i pałeczek do spawania, 5) blach białych i cynkowanych dziurkowanych, 6) farb suchych, 7) śrub, nakrętek, nitów i podkładów żelaznych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 9 sierpnia 38, 2) 12 sierpnia 38 r., 3) 16 sierpnia 38 r., 4) 23 sierpnia 1938 roku, 5) 26 sierpnia 38 r., 6) 26 sierpnia 1938 r.

Szczegóły tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH I ŚWIEŻYCH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono ostatnio następujące ceny w złotych za śledzie oclone franco wagon Gdynia

szkockie matiasy:

	Lerwick	Stronsay	Stornoway
nowe za 2/2 medium	85	90	100
selected	95	100	110
large	100	105	115

szkockie twardo solone:

za 1/1 nowe			P.A.F.
matis	75	83	80
matfull	75	85	82

crownmatis, czerwcowe 71, lipcowe 74.

Śledzie świeże w lodzie za 100 kg zł 55.

NIELOJALNA KONKURENCJA GDAŃSKICH FIRM ŚLEDZIOWYCH.

Jak wiadomo, z powodów natury politycznej doszło ostatnio w Wolnym Mieście do likwidacji największych firm śledziowych, a import śledzi przez Gdańsk stopniowo zamiera. Niektóre z pozostałych firm widząc nieuchronną utratę rynku polskiego starają się wszelkimi sposobami zatrzymać dotychczasowych odbiorców. Posiadając same mało towaru pozwalają sobie na dowolne przeprowadzanie obniżki cen, co ma się rozumieć, stwarza ciężką sytuację dla śledziowych firm w Gdyni. Powstało więc zamieszanie na rynku, które dopiero musi być wyjaśniane przez importerów gdyńskich.

POLSKA DALEKOMORSKA FLOTA RYBACKA POWIĘKSZYŁA SWÓJ TABOR O 2 NOWE LUGRY ŚLEDZIOWE.

Do portu rybackiego w Gdyni zawinęły pod koniec lipca br. dwa nowe lugry śledziowe, które powiększają tabor polskiej dalekomorskiej floty rybackiej. Jeden z tych statków a m. luger „Korab II", który otrzymał znak rozpoznawczy „Gdy 115", wybudowany został przez stocznię niemiecką J. Meyer w Papenburgu nad rzeką Ems, i jest statkiem bliźniaczym lugra „Korab I" — „Gdy 114". natomiast luger „Korab III", który otrzymał

znak rozpoznawczy „Gdy 116“, wybudowany został przez Stocznię Gdańską i posiada wymiary podobne do poprzednich jednostek rybackich.

Obydwa wymienione lugry „Korab II“ i „Korab III“ po zabraniu ładunków soli i skompletowaniu załogi, wyruszyły już na połowy śledzi na morze Północne.

Należy dodać, że w najbliższych tygodniach ukończona zostanie budowa dalszych dwóch lugrów rybackich, zamówionych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Stoczni Gdańskiej, natomiast Morski Urząd Rybacki ogłosił ostatnio przetarg nieograniczony na budowę i dostawę jeszcze 3 lugrów motorowych do połowów dalekomorskich.

POWODZENIE POKAZÓW PRZYRZĄDZANIA RYB MORSKICH.

Rozpoczęta przed tygodniem akcja pokazów przyrządzania ryb morskich w obozach na Wybrzeżu zaczyna już wydawać pomyślne rezultaty. Specjalnym powodzeniem cieszą się filety rybne, składające się z czystego mięsa ryby, bez ości, skóry i wnętrzności.

Samochód Morskiego Instytutu Rybackiego ze specjalnie wyszkolonym personelem, z kompletnym wyposażeniem kuchennym, dociera do najdalszych obozów. Pokazy składają się z dwu części, a mianowicie z demonstrowania, w jaki sposób przyrządza się poszczególne potrawy z filetów rybnych, jak również z zaznajamiania uczestników obozu z właściwościami odżywczymi potraw z ryb morskich i najważniejszymi zagadnieniami naszego rybołówstwa morskiego.

Uczestnicy obozów wyrażają życzenia, aby tego rodzaju pokazy urządzać i w głębi kraju.

RYBOŁÓWSTWO ŁOTEWSKIE W 1937 R.

Połowy łotewskie w 1937 r. wynosiły ogółem 13,8 mil. kg, z czego według gatunków ryb: 6,7 mil. kg szprotów, 3,2 mil. kg dorszy, 2,4 mil. flląder. Wartość połowów wynosiła w 1937 r. 3,1 mil. latów, wobec 2,3 mil. latów w 1936 r. Trzeba zaznaczyć, że cena ryb w 1937 r. była o 64 proc. wyższa niż w 1936 r. Połowy łotewskie w r. 1937 dały więc wyniki dobre. —

DOBRE WYNIKI NIEMIECKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Według hamburskiego tygodnika „Hansa“, dotychczasowe niemieckie połowy śledzi należy uważać za dodatnie. Wprawdzie ilość śledzi, dostarczonych z pierwszych połowów jest znacznie mniejsza, niż w tymże czasie w roku zeszłym, ale powstało to z tego powodu, że tegoroczne połowy rozpoczęto znacznie później.

Dnia 19 lipca rb. dostarczono do portów 63.717 kanties wobec 162.656 kanties w roku ubiegłym. Przeciętna ilość śledzi, przypadająca na jeden luger jest dobra. Tak np. 13 lugrów z Ems dostarczyło 10.535 kanties śledzi.

Również i połowy siećmi ciągnionymi jak na początek są dobre.

Niektóre parowce już powróciły i dostarczyły przeszło 100.000 kg. Połowy te obecnieześrodkowują się na mieliźnie Fladenground, która nie daje tak obfitych połowów jak Doggerbank.

SŁABE WYNIKI ISLANDZKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Wskutek złej pogody w północnej Islandii dotychczasowe połowy śledzi dały tam słabe wyniki: do 9 lipca rb. dowieziono dla fabryk tranu tylko 127.527 hl, wobec 425.505 hl w tymże okresie roku ubiegłego.

PRODUKCJA PŁYWAJĄCEJ FABRYKI MĄCZKI RYBNEJ.

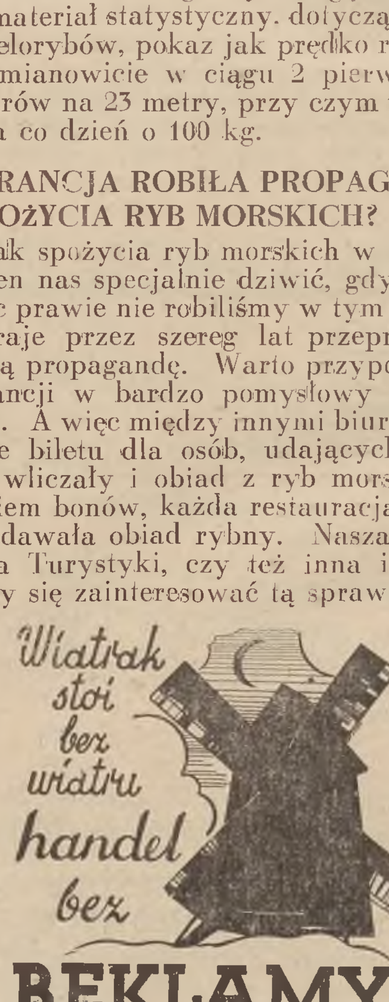
Motorowiec „Kehding“ pierwsza pływająca fabryka mączki rybnej niemieckiego towarzystwa „Nordsee“, wrócił ze swej drugiej podróży, przywożąc 550.000 kg mączki, 85.000 kg ryb świeżych i 40 beczek tranu i mączki.

WYSTAWA WIELORYBNICZA W OSLO.

Pierwszą na świecie wystawę połowów wielorybów otwarto w Oslo dnia 15 lipca rb. Wystawa obejmuje działy, poświęcone życiu wielorybów, połowom, wykorzystaniu i przeróbce tranu. Szczególną uwagę zwraca na siebie materiał statystyczny, dotyczący wędródek wielorybów, pokaz jak prędko rośnie wieloryb, mianowicie w ciągu 2 pierwszych lat z 7 metrów na 23 metry, przy czym waga jego wzrasta co dzień o 100 kg.

JAK FRANCJA ROBIŁA PROPAGANDĘ SPOŻYCIA RYB MORSKICH?

Brak spożycia ryb morskich w Polsce nie powinien nas specjalnie dziwić, gdyż dotychczas nic prawie nie robiliśmy w tym kierunku. Inne kraje przez szereg lat przeprowadzały planową propagandę. Warto przypomnieć, że we Francji w bardzo pomysłowy sposób to robiono. A więc między innymi biura podróży w cenie biletu dla osób, udających się nad morze, wliczały i obiad z ryb morskich. Za okazaniem bonów, każda restauracja nadmorska wydawała obiad rybny. Nasza Liga Popierania Turystyki, czy też inna instytucja, powinny się zainteresować tą sprawą.



Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Widoki stabilizacji rynku towarów kolonialnych, które zarysowały się przed miesiącem czasu na skutek ustalenia planu importowego kawy i herbaty na drugie półrocze bież. roku, nie ziściły się. Wśród importerów znalazły się osoby, którym unormowanie importu głównych artykułów kolonialnych nie jest w ogóle na rękę. Firmy, na których czele są odnośne osoby, zaczęły prowadzić w handlu hurtowym towarów kolonialnych od kilku dni pewną akcję dywersyjną. Akcję tę podjęły firmy, którym zależy na utrzymaniu jak największego chaosu importowego, aby w odpowiednim momencie wyciągnąć z tego jak najdalej idące korzyści osobiste z importu tego czy innego artykułu.

Niektóre firmy importowe zaczęły wysyłać na główne artykuły kolonialne oferty zdeprecjonowane. Ma to na celu uniemożliwienie firmom solidnym normalnej pracy i zmuszenie ich do sprzedaży towarów poniżej kosztów własnych.

W dziale importu i handlu owoców suszonych napotykają firmy importowe na duże przeszkody i niedociągnięcia. Większość firm zaskoczona została ostatnio wiadomościami o małych kontyngentach przywozowych, jakie uruchomione zostały na poszczególne gatunki owoców suszonych. Wskutek szczupłości kontyngentów, niektóre firmy nie będą mogły wywiązać się w terminie z przyjętych zobowiązań, tj. zrealizować korzystnych kontraktów kupna. Brak odpowiedniej ilości pozwoleń przywozu we właściwym terminie narazi niektórych importerów na nieprzyjemności i koszty. Poza tym przyczyni się to również do większego wywozu dewiz, gdyż w późniejszym okresie ceny zakupu poszczególnych artykułów będą znacznie wyższe.

Kawa surowa: W handlu hurtowym kawą — tendencja w dalszym ciągu słaba. Kawa brazylijska sprzedawana jest głównie po cenach kosztu własnego, bardzo często nawet ze stratą. Ostatnia ma miejsce wskutek roboty dywersyjnej ze strony niektórych importerów. Jedynie kawy niebieskie cieszą się lepszym popytem i przynoszą małe zyski.

Ceny kształtują się za 1 kg kawy loco magazyn importera (towar oclony) zależnie od ilości odbioru i gatunku następująco: „Rio 7" zł 3,05—3,15, „Santos" zł 3,50—4,00, „Guatemala" zł 4,35 — 5,20.

Na rynkach zagranicznych obroty tranzytowe małe. Np. w New Yorku wynosiły w dniach 25 i 26 lipca br. razem w kawie „Rio" — 10.000 worków, a w kawie „Santos" — 12.000 worków. W dniach tych notowano za 1 lbs. w centach dolarowych następujące ceny: „Rio 7" loco 4,75 z dostawą na wrzesień 4,27, grudzień 4,35, marzec 4,42-4,44, maj 4,45-4,47; „Santos 4" loco 7,50, z dostawą na wrzesień 6,09, grudzień 6,23, marzec 6,33-6,34, maj 6,39-6,40.

Herbata: Tendencja słaba. Ceny zdeprecjonowane z powodu braku nabywców i roboty dywersyjnej ze strony niektórych firm importowych. Sprzedaż herbaty dokonywana jest po następujących cenach za 1 kg loco magazyn importera (towar oclony): „Cejlon" zł 12,10 — 14,25, zależnie od ilości odbioru i gatunku, „Sumatra" po zł 12,10 — 12,60 (koszt własny wynosi minimum zł 12,15). Na herbaty z Javy ceny spadły o 10—15 groszy na kg.

Na rynku londyńskim tendencja zniżkowa na herbaty indyjskie pospolitego i średniego gatunku. Natomiast lepsze gatunki herbaty „Darieelings" mają tendencję mocną. Na herbaty cejlońskie, z Javy i Sumatry popyt większy i ceny mocniejsze.

Korzenie: Tendencja na pieprz czarny mocniejsza. Zapotrzebowanie większe od bieżących dowozów. Zapasy małe wskutek zmniejszonych kontyngentów przywozowych. Na pieprz biały zbyt normalny, na ziele angielskie i cynamony — słaby. Ceny kształtują się za towar oclony za 1 kg loco magazyn importera: Pieprz czarny zł 3,15—3,25, biały zł 3,60—3,70, ziele angielskie zł 6,00—6,05, cynamony od zł 5,80—6,00.

Ziarna kakaowe: Na rynkach zagranicznych tendencja spokojna. Obroty tranzytowe małe. W dniu 26 bm. notowano w Hamburgu i Londynie następujące ceny za 50 kg ziarna cif porty kontynentu: Accra na lipiec-sierpień sh. 21/9-23/3, sierpień-wrzesień 22/-23/3, październik-grudzień 24/1-24/6, Bahia sup. lipiec-sierpień Hamburg sh. 25/3, London 23/4-23/6, na październik-grudzień, Hamburg 25/6, London 23/7-24/3.

Rząd Złotego Wybrzeża ustalił ogólny kontyngent wywozowy z nowych zbiorów na 55.000 ton.

Owoce suszone: W handlu hurtowym owocami suszonymi panuje spokój. Są jedynie gorączkowe przygotowania na nowy sezon. — Ceny zakupu na poszczególne owoce mocne i mają tendencję zwyżkową. Np. sułtanki tureckie zwyżkowały ostatnio o 1,5 — 2,00 Ltq. na 100 kg. Greckie towary zwyżkowały o 3-5%.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 15 lipca br. nadszedł do Gdyni s/s „Vingaland", który przywiózł z Beyruth 1.200 skrzynek — 16.920 kg sułtanek i 119 worków — 9.520 kg orzechów łuszczonych z Istambułu. Dla Gdańska nadeszło 100 skrzynek — 1.500 kg sułtanek z Izmiru.

M/s „Batory", który przybył do portu dnia 15 lipca wyładował 75.560 kg śliwek

suszonych kalifornijskich, 46.900 kg pestek morelowych i 4.980 kg kawy.

Dnia 17 lipca nadeszło do Gdyni 25 bel — 1.500 kg kawy na s/s „Irys".

S/s „Baltrover" przywiózł dnia 18 lipca transport 3.254 kg herbaty.

Następny transport herbaty nadszedł do Gdyni na s/s „Chorzów" dnia 20 lipca.

Większy transport herbaty przywiózł dnia 24 lipca s/s „Lech" z Londynu w ilości 16.695 kg oraz 1.307 kg kawy.

Również dnia 24 lipca przybył do Gdyni m/s „Piłsudski", na którym nadeszło 34.500 kg orzechów ziemnych, 7.050 kg ziarna kakaowego, 19.958 kg pestek morelowych, 33.390 kg śliwek suszonych kalifornijskich oraz ca 700 kg różnych owoców suszonych.

Dnia 1 sierpnia ma nadejść do Gdyni s/s „Brageland", który przywiezie z Pireusu 604 skrzynek sułtanek wagi 8.469 kg, z Istambulu 202 worki orzechów łuszczonych — 16.110 kg, z Izmiru 200 skrzynek sułtanek — 2.778 kg. — Dla importerów gdańskich przeznaczony jest transport 28 worków — 2.240 kg orzechów łuszczonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 27 lipca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 5 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 lipca aukcję wystawiając: 1.006 klatek śliwek świeżych włoskich, które sprzedane zostały, partie w skrzynkach po 4.50 zł, reszta po 80 gr 1 kg.

Wystawione 480 skrzyń cytryn włoskich sprzedano po 37 — 44 zł 1 skrzynia, zależnie od asortymentu towaru.

Jako ostatnią partię wystawiono 13 worków migdałów włoskich, z których sprzedane zostały 3 worki w cenie 7 zł za 1 kg.

Na aukcji w dniu 22 lipca wystawiono: 1.504 klatek śliwek świeżych włoskich — sprzedano wszystko w cenie 0,80 — 1,37 zł za 1 kg. pierwszy gatunek 684 klatek po 1,30 — 1,37 zł drugi 820 klatek po 80 — 85 gr.

Drugą partię oddaną do przetargu 201 klatek winogron holenderskich również sprzedano po 12,25 — 14.30 za 1 klatkę (5 kg brutto — 4 kg netto).

Cytryn włoskich wystawiono 550 skrzyń, sprzedano 250 w cenie 36 — 44 zł 1 skrzynia, zależnie od asortymentu. 9 worków migdałów włoskich i 30 worków Eleme wycofano z powodu braku nabywców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 lipca br. aukcję, na której wystawiły: 553 worków śliwek suszonych kalifornijskich, których sprzedano 453 worki po 1,06—1,19 zł za 1 kg. Następnie wystawiono 4.297 klatek śliwek świeżych włoskich i 800 klatek winogron holenderskich — loco Warszawa. Obydwie partie towaru sprzedano w całości: śliwki po 70—80 gr 1 kg, winogrona 9—13,50 zł 1 klatka.

Na aukcji w dniu 20 lipca oddano do przetargu 1.300 klatek winogron holenderskich, których sprzedano 1.100 klatek po 11,25 zł ciemne i 16,25 zł 1 klatka jasnych.

W dniu 23 lipca wystawiono: 4.573 klatek śliwek świeżych włoskich i 2.100 klatek winogron holenderskich. Śliwek sprzedano 3.338 klatek po 83—95 gr 1 kg. Winogrona zostały sprzedane w całości po 9,50 zł 1 klatka ciemnych i 14 zł 1 klatka jasnych.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Cena cytryn nie uległa zmianie i kształtuje się nadal ca 80 zł para.

Silnym zainteresowaniem cieszą się pomarańcze z Kolonij Portugalskich Mosambique i pierwszy transport, jaki nadszedł do Gdyni w bardzo małej ilości, został natychmiast sprzedany po wysokiej cenie 2,50 zł za 1 kg. W pierwszych dniach lipca spodziewany jest nowy transport pomarańcz.

Małym popytem cieszą się grapefruity z Mosambique, których wprawdzie odczuwa się brak na rynku, jednak kupcy wstrzymują się od zakupów, z powodu wysokiej ceny ca 2,— zł 1 kg.

Winogrona holenderskie dowożone są do Polski 2 razy tygodniowo i pokrywają zapotrzebowanie rynku. Cena waha się około 12 zł 1 klatka.

Śliwki świeże włoskie dostarczane są do Gdyni tygodniowo ca 2—3 wagonów. Cena wynosi 1,20—1,50 zł za 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 20 lipca br. notują stan zapasów cytryn w magazynach portowych w Gdyni 6.732 skrzyń i 675 skrzyń grapefruits. Złożone jeszcze 20 lipca br. 276 skrzyń pomarańcz, już w dniach następnych zostały odebrane tak, że obecnie nie ma zapasów pomarańcz.

Kronika zagraniczna

JAK ZAPOWIADAJĄ SIĘ ZBIORY OWOCÓW SUSZONYCH W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH PRODUKCJI?

Z Francji donoszą, że zbiory orzechów włoskich w okręgach produkcji zapowiadają się dobrze. Przypuszczalnie będą w tej samej ilości, co w roku ubiegłym.

Według informacyj z Kalifornii, zbiory orzechów włoskich będą tam mniejsze, niż w 1937 i 1936 r., na ogół jednak dość duże. Zapasy z poprzednich zbiorów zostały w międzyczasie wyprzedane.

Odnośnie zbiorów orzechów laskowych, ze wszystkich krajów europejskich nadchodzą wiadomości, że tegoroczne zbiory będą w po-

szczególnych krajach znacznie mniejsze, niż w roku ubiegłym.

Śliwki.

Ostatnio nadeszły wiadomości z Kalifornii, że tegoroczne zbiory śliwek obliczane są na ok. 271.000 ton. W latach poprzednich wynosiły one: w 1937 r. — 249.000 ton, 1936 r. — 159.000 ton, a w 1935 r. — 258.000 ton. Zbyt takiej ilości śliwek, których zbiór będzie o ok. 100 tys. ton większy niż w roku ubiegłym, napotka na znaczne trudności chociażby z tego względu, że eksport śliwek suszonych do krajów naddunajskich z roku na rok znacznie się kurczy. Prawdopodobnie rząd będzie musiał przyjść z pomocą producentom i wykupić pewne ilości produkcji.

Rodzynki i sułtanki.

W Turcji i Grecji zbiory zapowiadają się bardzo dobrze. W Kalifornii spodziewają się zbiorów w ilości ok. 250.000 ton, czyli mniej więcej w tej samej ilości co w roku ubiegłym'

Koryntki.

Zbiór koryntek w Grecji szacowany jest na około 31.000 ton. Zbiór ten będzie większy o 2.000 ton niż w roku ubiegłym.

ZBIORY ORZECHÓW W EUROPIE.

Na podstawie pobieżnych tymczasowych obliczeń zbiory europejskie orzechów mają wypaść dobrze. Mimo to jednak mają być gorsze od zbiorów zeszłorocznych.

Zbiory we Włoszech zapowiadają się lepiej niż w roku ubiegłym, lecz będą spóźnione.

Również we Francji spodziewane są zbiory późniejsze. Ilościowo mają być równe zeszłorocznym.

Zbiory orzechów rumuńskich będą prawdopodobnie odpowiadały zbiorom z roku ub.

W Turcji spodziewane są lepsze zbiory niż w roku 1937.

Według urzędowej statystyki zbiory orzechów kalifornijskich w roku 1937 wyniosły 910.471 worków (a ca 50 kg). z czego na południową Kalifornię przypadało 597.262 worki, co stanowi 65,6% całych zbiorów. Pozostałe 34,4% przypada na północną i środkową Kalifornię. W roku 1936 Południowa Kalifornia dala 62,23%, w roku 1935 — 73,33% i w 1934 roku 60,81%.

ZBIORY MIGDAŁÓW KRAJÓW ŚRÓDZIEMNOMORSKICH.

Jak się dowiadujemy, zbiory migdałów w państwach śródziemnomorskich mają dać lepsze wyniki niż w roku 1937.

Włoskie zbiory przewidywane są na poziomie zeszłorocznych.

Zbiory w Marokko będą nieco mniejsze niż zbiory w roku ubiegłym, które dały rekordowe rezultaty.

Zbiory portugalskie spodziewane są o 50% wyższe niż w roku 1937, a ca 25% wyższe od przeciętnej dotychczasowej.

Z Hiszpanii brak jeszcze dokładnych informacyj o zbiorach. Jak się na razie dowiadujemy w Walencji mają być lepsze niż w roku ubiegłym.

PRÓBY PRODUKCJI BANANÓW W DANII.

Według wiadomości, otrzymanych z Danii właśc. majątku Uttendal zrobił dobre doświadczenie z hodowlą tropikalnych drzew owocowych. Wymieniony sprowadził przed paru laty młode rośliny bananowe. W ubiegłym roku rośliny te wydały pierwsze owoce, które naturalnie nie były dobre do konsumcji. W bieżącym roku drzewa bananowe wydały dobre i normalne owoce. Banany te mają mieć jednak smak korzenny.

FRANCUSKA „POLITYKA BANANOWA".

W Biuletynie francuskiej Izby Handlowej w Haiti ukazał się ciekawy artykuł p. Cangardel, głównego dyrektora Compagnie Générale Transatlantique, wsprawie transportów bananów do Francji. Podajemy z tego artykułu niektóre dane wykazujące charakterystyczne cechy francuskiej polityki „bananowej", tak odmiennej od angielskiej. *(Patrz nasz Biuletyn Nr 13, str. 30).*

Francja jest po Anglii największym konsumentem bananów. Wprawdzie Anglia sprowadza blisko 90% bananów swej konsumcji z posiadłości brytyjskich, jednak tamtejsze plantacje bananów należą do towarzystw amerykańskich, a w przewozach bananów do Anglii bandera brytyjska bierze bardzo mały udział. Natomiast Francja sprowadzając banany wyłącznie ze swych kolonij (99,4%), przewozi je pod własną banderą. A jeszcze przed siedmiu laty było zupełnie inaczej, jak to widać z poniższej tablicy:

Lata	Przywóz bananów do Francji — Ogółem (tony)	Przywóz bananów do Francji — W tym z kolonij francuskich (tony)	Procentowy udział bananów francuskich
1931	214 000	13 000	6
1933	200 000	38 000	19
1935	154 000	82 000	53
1936	175 000	122 000	75
1937	176 300	175 600	99,4

Rozwój swego udziału w przywozie bananów do Francji kolonie francuskie zawdzięczają ustawodawstwu, mającemu na celu popieranie plantacyj bananów w koloniach na wyspach Antylskich (Martynika. Gwadelupa i Gujano), i na wybrzeżu Afryki Zachodniej (Gwinea, Wybrzeże Kości Słoniowej. Kamerun).

Z drugiej strony dzięki dekretowi z 28 czerwca 1935 r., rezerwującemu przewóz bananów z kolonij dla bandery francuskiej, Francja stworzyła flotę bananowców najbardziej nowoczesną, której ogólny tonaż wynosi obecnie 80 tys. ton. Roczny zysk, wynikający z francuskiej polityki bananowej dla całej gospodarki narodowej, oblicza się na 400 do 500 milionów franków.

TREŚĆ:

WYDAWNICTWA

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika:

Kronika zagraniczna:

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY

Kronika

Kronika zagraniczna

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 sierpnia 1938 r. | NR 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozwój stosunków handlowo-żeglugowych między Polską a Szwecją w 1937 r.

Spośród krajów Skandynawii, z którymi Polska związana jest stosunkami handlowo-żeglugowymi, wysuwa się na czoło Szwecja. Zwłaszcza w roku 1937, polsko-szwedzka wymiana towarowa kształtowała się pomyślnie, osiągając poziom z okresu dobrej koniunktury gospodarczej, a nawet przekraczając go pod niektórymi względami.

Szwecja i Polska, mimo dość jednostronnych cech swej ekspansji, przez wspólną penetrację gospodarczą — zmierzają do wzajemnego uzupełnienia się. Zjawisko to występuje coraz wyraźniej w specyfikacji artykułów importu i eksportu, rozszerzającej stopniowo swe ramy.

W ogólnej analizie wymiany towarowej między obydwoma krajami w r. 1937 w porównaniu z r. 1936, zanotować można na podstawie szwedzkich danych statystycznych wzrost eksportu ze Szwecji do Polski z 20.8 m[illegible] koron do 36,5 milionów koron (76%), a importu Szwecji z Polski z 59,9 mil. kr. do 80,9 mil. kr. (37%). Wymiana towarów między obydwoma państwami zwiększyła się jednak nie tylko w absolutnych cyfrach, ale i procentualnie w stosunku do innych państw. Szwecja zajęła bowiem obecnie czwarte miejsce wśród odbiorców Polski, po Wielkiej Brytanii, Niemczech i Stanach Zjednoczonych.

Bilans handlowy wykazuje polepszenie na rzecz Polski z 38,3 mil. kr. w r. 1936 na 44 4 mil. kr. w roku 1937. Nadwyżka została jednak wyrównana przez wpływy z przewozów szwedzkiej marynarki handlowej, jak również przez dochody szwedzkiego kapitału przemysłowego w Polsce.

W zakresie eksportu Szwecji do Polski zanotowano wzrost wywozu zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego, przede wszystkim świeżych śledzi (300%), celulozy, tektury i papieru (59%), odpadków włókienniczych (24%), wyrobów z kamienia, głównie kostki brukowej (246%), metali nieszlachetnych i wyrobów z nich (23%). Obniżenie eksportu zauważyć można natomiast w grupie maszyn i aparatów elektrycznych (4%), podczas gdy inne maszyny i aparaty wykazują pewien wzrost. W grupie środków transportowych również zauważyć można obniżenie, jednak trzeba tu przypomnieć, że w r. 1936 Szwecja sprzedała Polsce okręty. Eksport broni i amunicji, jak również wspomniana sprzedaż okrętów w r. 1936 należą do transakcyj nadzwyczajnych; jeżeli pominiemy je w badaniach statystycznych to zauważymy, że szwedzki eksport towarów wzrósł w r. 1937 dość znacznie, bo o 25%.

W szwedzkim imporcie z Polski zaznaczył się poważny wzrost przywozu węgla i to tak pod względem ilości, jak i wartości, a mianowicie o 18 mil. koron t. j. z 42,3 mil. kr. w roku 1936 do 60,3 mil. kr. w r. 1937, co wynosi mniej więcej 42%. W innych grupach towarowych wzrost importu zanotować należy w nieznacznie zwiększonym przywozie artykułów spożywczych, niektórych produktów chemicznych (przede wszystkim bieli cynkowej i soli potasowej), oraz w nieco większym wzroście importu metali nieszlachetnych i wyrobów z nich. Spadek importu zanotowano natomiast w stosunku do zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego z powodu zaostrzenia przepisów importowych, a tak-

że wytworów pochodzenia roślinnego i wyrobów z drzewa.

Ogólny wynik handlu między Polską a Szwecją w r. 1937 uważać można za zadawalający.

Osobny odcinek stanowią stosunki komunikacyjno-żeglugowe, które między obydwu krajami nad Bałtykiem kształtowały się bardzo pomyślnie.

Jeśli chodzi o regularną komunikację żeglugową między obydwu krajami, utrzymywana jest ona przez tow. „Żegluga Polska“ oraz tow. „Svenska Amerika Linien“ przy pomocy statków pasażersko-towarowych. Obydwa wymienione towarzystwa współpracują ze sobą i posiadają porozumienie co do stawek frachtowych.

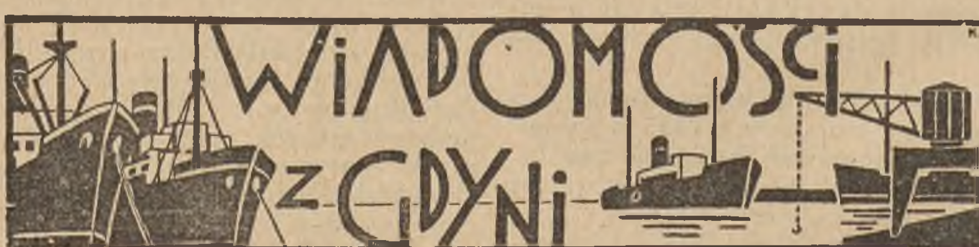
Komunikacja morska między portami polskimi a szwedzkimi jest dość ożywiona. Ruch towarowy wykazuje stały wzrost. I tak np. na linii wschodnio-szwedzkiej tow. „Żegluga Polska“ przewieziono w r. 1936 ogółem 23.381 ton, w r. 1937 — 27.340 ton, natomiast na linii zachodnio-szwedzkiej w r. 1936 wykazał 12.204 ton, a r. 1937 — 15.785 ton przewozów.

Poza komunikacją regularną między portami polskiego obsz. celnego Gdynią i Gdańskiem a portami szwedzkimi, odbywa się również ożywiona żegluga trampowa. Partycypują w niej przede wszystkim statki węglowe tow. „Polskarob“ jak również wielka liczba statków zagranicznych, głównie skandynawskich. W związku z rozwojem stosunków komunikacyjno-żeglugowych polsko-szwedzkich należy stwierdzić, że bandera szwedzka już od szeregu lat zajmuje w portach polskich czołowe miejsce. W r. 1937 bandera szwedzka zajęła w Gdyni pierwsze, a w Gdańsku drugie miejsce. Bandera polska w portach Szwecji zajęła w r. 1937 wśród bander zagranicznych 8 miejsce, wyprzedzając banderę amerykańską i szereg innych. Z uwagi na to, że statki charterowane i biorące udział w przewozach tow. „Żegluga Polska“ chodziły dotąd przeważnie pod banderami obcymi, bandera polska nie zajęła lepszego miejsca w ruchu statków w portach Szwecji. Po częściowym zastąpieniu tonażu charterowanego statkami polskimi, co zapoczątkowane zostało zainstalowaniem m/s „Rozewie“ na linii wschodnio-szwedzkiej, — oczekiwać można zajęcia przez banderę polską znacznie lepszej pozycji w ruchu statków w portach szwedzkich.

Reasumując, stwierdzić należy, że gospodarcze stosunki polsko-szwedzkie rozwijają się pomyślnie i z korzyścią dla obydwu stron. — Wprawdzie saldo bilansu handlowego Szwecji z Polską za r. 1937 kształtowało się ujemnie, wyrównane zostało wszakże wypłatami z tytułu procentów od kapitałów szwedzkich, pracujących w Polsce.

Na zakończenie warto jeszcze zwrócić uwagę na wspaniały rozwój żeglugi szwedzkiej oraz poważne dochody, jakie czerpie Szwecja z transportu towarów swą flotą handlową zarówno w przewozach własnych, jak i obcych. Według danych statystycznych, dochody te w r. 1937 określono na 357.36 milionów koron, co w stosunku do tychże w r. 1936 z cyfrą 294,57 milionów koron wykazują zwyżkę o 62,79 milionów koron, czyli 21,3%. Cyfry te świadcząc o poważnym partycypowaniu bandery szwedzkiej w żegludze międzynarodowej, winny być również dla nas zachętą dla dalszej rozbudowy floty handlowej na drodze do usamodzielnienia się w dziedzinie handlowo-morskiej.

Edm. Urbański.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Z dniem 12 bm. powrócił z urlopu wypoczynkowego i objął urzędowanie Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor.

KONFERENCJE GOSPODARCZE W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Ostatnio odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni szereg konferencyj, dotyczących aktualnych zagadnień gospodarczych miasta portowego oraz okręgu izbowego.

I tak dnia *1 sierpnia rb.* odbyła się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dr. Władysława Smolenia konferencja w sprawie importu śledzi, prowadzona w ramach toczących się polsko-gdańskich rozmów kontyngentowych.

Dnia 3 bm. odbyła się pod przewodnictwem p. wicedyrektora posła T. Marchlewskiego konferencja z udziałem przedstawicieli młynów przemysłowo-handlowych, handlu zbożem i mąką w sprawie rozporządzenia wykonawczego do ustawy o środkach finansowych na popieranie gospodarczo uzasadnionego kształtowania się cen artykułów rolniczych.

W sprawie tej wysunięto szereg postulatów, mających na celu zmianę niektórych punktów projektowanego rozporządzenia.

Dnia 9 bm. odbyła się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dr. Władysława Smolenia konferencja z udziałem przedstawicieli shipchandlerów w porcie, regularnych linij okrętowych oraz Konsula p. Kukowskiego, przewodn. Targowiskowej Komisji Nadzorczej w sprawie usprawnienia handlu shipchandlerskiego w zakresie dostaw mięsa na statki.

Ustalono szereg postulatów, które zostaną przedłożone p. Komisarzowi Rządu w Gdyni Mgr. Sokołowi.

Dnia 10 bm. odbyła się pod przewodnictwem wicedyrektora Izby p. posła Marchlewskiego konferencja z eksporterami gęsi w obecności przedstawicieli Pomorskiej Izby Rolniczej i dyr. Kotlińskiego z Pomorskiego Związku Eksporterów Drobiu, w sprawie eksportu gęsi do Niemiec. Na konferencji uzgodniono sprawę kalkulacji a w szczególności płacenia cen za gęsi przez eksporterów — rolnikom oraz kwestię podziału rejonu zakupu gęsi na Pomorzu.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Dnia 16 sierpnia rb. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Juliana Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Na wstępie poruszono celowość świeżo wydanej przez Izbę broszury p. t. „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego". Podkreślono, że jest rzeczą konieczną prowadzenie dalszej intensywnej propagandy sprawy inwestycyj portowych, gdyż zagadnienie dalszej rozbudowy portu staje się z każdym miesiącem bardziej naglącym. Odpowiednia statystyka, obrazująca nadmierną intensywność pracy portu w stosunku do jego urządzeń, była swego czasu prowadzona przez Radę Interesantów Portu — prace w tym kierunku należy dalej kontynuować i wyniki przedstawić zainteresowanym czynnikom.

Następnie przedyskutowano zasady polityki udzielania koncesyj na prowadzenie publicznych składów celnych. Komisja uznała, że takie koncesje winny być udzielane przedsiębiorstwom spedycyjnym, transportowym lub samodzielnym jednostkom prawnym, natomiast posiadanie koncesyj przez przedsiębiorstwa, trudniące się jednocześnie handlem towarami, będącymi przedmiotem składowania innych firm w ich magazynach, daje takiemu składownikowi możność wpływania na działalność handlową konkurencyjnych przedsiębiorstw przez uprzywilejowywanie własnego towaru pod względem magazynowania i ekspedycji. Stąd też należy w każdym razie wydzielić publiczne składy celne, będące w zarządzie firm importowych, w odrębne jednostki prawne, gdyż wtedy istnieje łatwość reakcji w wypadku stwierdzonego uchybienia zadaniom dobrego i sumiennego składownika.

Z kolei Komisja zajęła się sprawami krajowego budownictwa okrętowego, w szczególności zagadnieniem dostosowania polskiego przemysłu poddostawczego do zaopatrywania krajowych i zagranicznych stoczni. Prace w tym kierunku są prowadzone od dłuższego czasu przez Izbę Gdyńską oraz specjalną Podkomisję, wyłonioną przez zainteresowane Izby Przemysłowo-Handlowe.

Przemysł krajowy interesuje się żywo dostawami dla budownictwa okrętowego, jednakże będzie mógł w pełni dostosować się do jego potrzeb dopiero po faktycznym rozpoczęciu budowy statków w Polsce, oraz, gdy znany mu będzie szczegółowy program budowy jednostek, zakreślony na dłuższą metę.

W dalszym ciągu obrad Komisja rozpatrywała podania o udzielenie koncesyj na zawodowe załatwianie formalności celnych oraz wnioski na zaprzysiężenie nowych rzeczoznawców izbowych.

KONFERENCJA W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO POLSKO - NIEMIECKIEGO.

Dnia 12 bm. odbyła się w Warszawie międzyizbowa konferencja Komisji dla obrotu towarowego polsko-niemieckiego, zwołana przez Komitet Traktatowy Rady Handlu Zagranicznego, na której omówiono sprawy związane z ustaleniem plafonu wywozowego do Niemiec na okres: wrzesień, październik i listopad 1938 roku oraz kwestię objęcia tym plafonem clearingu eksportu na terytorium dotychczasowej Austrii. Z ramienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w konferencji tej wziął udział wicedyrektor Izby p. poseł Tadeusz Marchlewski, przedstawiając postulaty eksportu pomorskiego do Niemiec po przyłączeniu Austrii.

KONFERENCJA W SPRAWIE TRANSPORTU TOWAROWEGO SAMOCHODAMI.

Dnia 16 bm. odbyła się w lokalu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja z udziałem przedstawicieli Zrzeszenia Ekspedytorów Lądowych, Sekcja w Gdyni, w sprawie zagadnień, związanych z dalekobieżnym przewozem samochodowym towarów.

Na konferencji omówiono aktualne zagadnienia przewozu towarowego pojazdami mechanicznymi na terenie Pomorza, a w szczególności sprawę udzielania koncesyj akwizycji ładunków, niedozwolonego obciążania pojazdów mechanicznych oraz utrudnień formalno-granicznych przy przekraczaniu granicy polsko-gdańskiej. Przy tej sposobności poruszono również kwestię trudności, na jakie napotyka samochodowy transport towarów przy przejazdach przez teren Wolnego Miasta Gdańska.

Konferencji tej, w której wzięło udział 10 przedstawicieli najpoważniejszych firm spedycyjnych, przewodniczył Wicedyrektor Izby Przemysłowo - Handlowej p. poseł Tadeusz Marchlewski.

WYCIECZKA FIŃSKA Z KOTKI ZŁOŻYŁA WIZYTĘ W NASZEJ IZBIE.

Dnia 8 sierpnia br. przybyła do Gdyni na pokładzie statku „Capella“ wycieczka fińskich sfer gospodarczych z Kotki, składająca się z 13 osób, pod kierownictwem syndyka Izby Handlowej w Kotce adw. Leona Anttila. W wycieczce tej wzięło udział 5 przedstawicieli Izby Handlowej oraz 8 przedstawicieli Zarządu Miejskiego w Kotce. W skład wycieczki wchodzili spedytorzy portowi, przemysłowcy oraz kierownicy przedsiębiorstw sztauerskich.

Wycieczka fińska zwiedziła szczegółowo port gdyński i jego urządzenia w towarzystwie przedstawiciela „Żeglugi Polskiej“ p. Klinka oraz przedstawiciela Izby red. Urbańskiego, nawiązując również kontakt z Zrzeszeniem Ekspedytorów Portowych w Gdyni.

Między innymi w czasie pobytu swego, delegacja fińskich sfer gospodarczych w osobach pp.: syndyka Izby Handlowej adw. Anttila oraz przemysłowca Grasbecka złożyła oficjalną wizytę w naszej Izbie Przemysłowo-Handlowej i przyjęta została przez p. wicedyrektora posła Tadeusza Marchlewskiego.

Wymieniona wycieczka fińska zwiedziła również port gdański.

INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO TEMATEM OBRAD KOMITETU MORSKIEGO RADY HANDLU ZAGRAN.

Dnia 2 sierpnia br. odbyło się w Warszawie posiedzenie Komitetu Morskiego Rady Handlu Zagranicznego pod przewodnictwem b. woj. dr. St. Wachowiaka.

Przedmiotem obrad było zagadnienie inwestycyj portu gdyńskiego, przedstawione przez Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. mgr. J. Kawczyńskiego, jak również sprawa preferencyj dla prywatnych krajowych przedsiębiorstw żeglugowych, referowana przez p. dr. Wachowiaka.

W konferencji tej m. in. wziął również udział jako gość Naczelnik Wydziału Żeglugowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. mgr T. Ocioszyński.

GDYNIA OTRZYMAŁA NOWY MANDAT W KOMITECIE MORSKIM RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie odstąpiła ostatnio jeden z piastowanych mandatów w Komitecie Morskim Rady Handlu Zagranicznego na rzecz Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, która ze swej strony mandat ten stawiła do dyspozycji Radzie Interesantów Portu w Gdyni.

„STOCZNIA GDYŃSKA“ W STADIUM SWEJ ROZBUDOWY.

Dnia 13 sierpnia br. odbyło się posiedzenie Rady Nadzorczej „S. A. Stocznia Gdyńska“ w Gdyni, na którym postanowiono podwyższyć kapitał zakładowy z 250.000 zł na 1.000.000 złotych, przy czym podwyższenie kapitału ma nastąpić stopniowo. Jeśli chodzi o udział w akcjach wymienionej placówki przemysłowej, 85% posiada śląska Wspólnota Interesów, 8% fa Zieleniewski, a 7% gmina miasta Gdyni.

W związku z zamiarem wycofania udziału przez f-ę Zieleniewski, takowy przejmie Wspólnota Interesów, która będzie więc posiadała łącznie 93% akcyj.

Po przejęciu w r. 1937 większości pakietu akcyj przez Wspólnotę Interesów, postanowiono Stocznię Gdyńską znacznie rozbudować, przystosowując ją równocześnie do budowy większych jednostek morskich. Ponieważ do tego celu nie nadawały się dotychczasowe tereny, położone w centrum portu w basenie południowym, gdzie znajdują się reparacyjne warsztaty okrętowe, Stocznia Gdyńska wydzierżawiła nowy teren nad Kanałem Przemysłowym w pobliżu centrali elektrycznej Pomorskiej Elektrowni Gródek, o powierzchni 100.000 metrów kwadratowych. Równocześnie dla zabezpieczenia sobie należytej pomocy i współpracy technicznej, Stocznia zawarła odpowiednią umowę ze starą stocznią angielską J. Samuel White w Cowes, przewidującą z jednej strony dostarczanie rysunków konstrukcyjnych dla nowobudowanych jednostek morskich, częściowo także maszyn oraz urządzeń technicznych, z drugiej natomiast szkolenie personelu technicznego w stoczni angielskiej.

Na nowo wydzierżawionym terenie przystąpiono w maju br. do robót ziemnych i budowlanych, które są już obecnie dość zaawansowane. Wybudowano trasernię wraz z biurem konstrukcyjnym, również żelazny szkielet kadłubowni oraz pochylnię dla statków, na której jeszcze pod koniec sierpnia br. nastąpi założenie t. zw. stępki pod budujący się statek transportowy o pojemności ca 1.250 t. Jest to pierwsze zamówienie, jakie Stocznia uzyskała od gdyńskiego armatora tj. tow. „Żegluga Polska“. Poza pochylnią, trasernią i kadłubownią pierwszy etap budowy najpotrzebniejszych urządzeń przewiduje postawienie: centrali kompresorów oraz stacji transformatorowej, zespół których pozwoli na podjęcie prac, związanych z budownictwem okrętowym przez Stocznię Gdyńską.

Długość nabrzeży Stoczni wynosi ca 600 mb. Dla Stoczni budowana jest specjalna bocznica kolejowa, która posiadać będzie dwa równoległe odgałęzienia po obu stronach kadłubowni, poza tym cały teren zakładu przemysłowego wyposażony zostanie we własną sieć wąskotorowej kolejki dojazdowej.

W związku z uzyskanymi zamówieniami przewiduje się zatrudnienie 300 — 400 robotników.

DZIESIĘCIOLECIE PRACY ZASŁUŻONEGO NORWEGA W GDYNI.

W tych dniach obchodził 10-lecie pracy i pobytu w Gdyni dyr Towarzystwa Żeglugo-

wego „Bergtrans“, konsul królestwa Norwegii p. Lars Usterud Svendsen.

Dyr Svendsen należy do grona cudzoziemców - fachowców, którzy swą pożyteczną pracą w dziedzinie żeglugowo-portowej oddali rozwojowi Gdyni poważne usługi.

Za czynny udział we współpracy polsko-skandynawskiej w dziedzinie morskiej, Konsul Svendsen odznaczony został swego czasu orderem „Polonia Restituta“.

ZMIANY W ODWOŁAWCZEJ IZBIE MORSKIEJ W GDYNI.

Kapitan Portu kmdr G. Kański mianowany został delegatem Ministra Przemysłu i Handlu przy Odwoławczej Izbie Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdyni.

Natomiast na dotychczasowe miejsce delegata Ministra Przemysłu i Handlu do Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, zajmowane przez p. kmdr. Kańskiego, mianowany został były kapitan „Daru Pomorza“ p. K. Maciejewicz.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LIPCU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *lipcu br.* osiągnęły *861.518,6* ton, wobec 699.619 ton w miesiącu czerwcu br., 781.510,7 ton w miesiącu lipcu 1937 r., oraz 627.959,8 ton w miesiącu lipcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje *rekordowe* wyniki w dotychczasowej pracy portu gdyńskiego. Poprzednie rekordowe obroty zamorskie miały miejsce w miesiącu czerwcu 1937 r. (813.009,6 ton). Po szeregu miesiącach, wykazujących stałą tendencję spadku, początek drugiego półrocza 1938 roku jest punktem zwrotnym w dotychczasowych obrotach portu.

Obroty miesiąca sprawozdawczego są o 23,1% wyższe od poprzednich obrotów w miesiącu czerwcu br. i wykazują 10,2%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem lipcem 1937 roku, poważny 37,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lipca 1936 roku oraz 5,9%-owy wzrost w porównaniu z ostatnimi rekordowymi obrotami w miesiącu czerwcu 1937 roku.

Wyniki te zawdzięczać należy jedynie rekordowemu wywozowi zamorskiemu, gdyż przywóz zamorski aczkolwiek utrzymuje się na dość wysokim poziomie w porównaniu z przywozem zam. w miesiącu lipcu 1937 roku wykazuje nieznaczny (0,1%-owy) spadek.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (861.518,6 ton) złożył się przywóz zamorski — 135.699,4 ton, oraz wywóz zamorski — 725.819,2 ton.

Dotychczasowe wyniki ogólnych obrotów zamorskich tj. przywóz zam. łącznie z wywozem zam. w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń—lipiec) br. wyniosły 5.244.912,7 ton, wykazując bardzo nieznaczny, gdyż zaledwie 2,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z obrotami w analogicznym okresie czasu 1937 roku (5.124.387 ton). W liczbach absolutnych dotychczasowy wzrost wyniósł 120.525,7 ton. Jest on przeszło siedem razy mniejszy, aniżeli wzrost w tym samym okresie czasu obrotów w 1937 roku w stosunku do 1936 roku, który wyniósł 887.342,5 ton. Obroty zamorskie w okresie: styczeń — lipiec *1937 r.* (5.124.387 ton) wykazują poważny 20,9%-owy wzrost w porównaniu z obrotami w tym samym okresie czasu 1936 roku (4.237.044,5 ton).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. *(135.699,4 ton)* wykazuje 13,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. (119.789,1 ton) nieznaczny 0,1%-owy spadek w stosunku do przywozu zam. w miesiącu lipcu 1937 roku (135.841,3 ton), oraz 23,9%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zam. w mies. lipcu 1936 r. (109.480 ton).

Pomimo utrzymywania się na dość wysokim poziomie dopiero porównanie z poważnym 24,1%-owym wzrostem przywozu zam. w mies. lipcu 1937 r. w stosunku do m. lipca 1936 roku daje obraz spadku przywozu w roku bieżącym, już nie osłabionego tempa wzrostu, jak w wywozie zam. ale rzeczywistego spadku przywozu zamorskiego.

Wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy surowców hutniczych i nawozów sztucznych, jak: rud różnych i wypałków pirytowych (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 roku) — 29.540 t. (12.520 t.), fosforytów — 11.673 t. (1.103 t.), żużli Thomasa — 11.124 t. (8.348 t.) oraz miedzi — 2.878 t. (922 t.) Spośród surowców i produktów roślinnych wzrosły: konserwy owocowe — 10 t. (8 t.), kakao — 732 t. (566 t.), korzenie — 75 t. (65 t.), oraz rośliny i materiały roślinne — 197 t. (142 t.)

Z produktów zwierzęcych zwiększył się przywóz: śledzi świeżych — 68 t. (brak), śledzi solonych — 5.301 t. (1.320 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.220 t. (938 t.), oraz tranu — 329 t. (172 t.) Spośród surowców włókienniczych zwiększył się przywóz: bawełny — 10.184 t. (8.693 t.), odpadków bawełny — 242 t. (213 t.), przędzy bawełnianej — 197 t. (149 t.), odpadków wełny — 86 t. (78 t.), przędzy wełnianej — 14 t. (10 t.), oraz juty — 780 t. (771 t.) Wzrósł również przywóz kauczuku — 702 t. (678 t.) Spośród produktów papierniczych dobre rezultaty daje przywóz: papieru i makulatury — 1.744 t. (959 t.), oraz celulozy — 766 t. (603 t.) Z metali i ich wyrobów zwiększył się przywóz: cyny — 421 t. (150 t.), cynku — 1.622 t. (85 t.). oraz części wagonów i lokomotyw — 153 t. (111 t.)

Do szeregu pozycyj importowych, wykazujących spadek należą przede wszystkim pozycje z grupy surowców hutniczych, a więc: złom żelazny — 26.838 t. (39.314 t.), żelazo surowe — 461 t. (552 t.) oraz metale różne — 517 t. (551 t.) Spośród produktów hutniczo-metalowych zmniejszył się przywóz: wyrobów żelaznych i metalowych — 171 t. (310 t.), maszyn, aparatów i części — 641 t. (801 t.) oraz samo-

chodów, motocykli i części — 12 t. (733 t.) Z surowców i produktów roślinnych zmniejsza się przywóz: nasion różnych — 5 t. (50 t.), nasion oleistych — 2.399 t. (6.515 t.), ryżu surowego — 8.204 t. (14.551 t.), owoców świeżych — 731 t. (955 t.), owoców suszonych — 187 t. (314 t.), orzechów i migdałów — 67 t. (77 t.), kawy — 399 t. (489 t.), oraz żywicy — 614 t. (638 t.)

Poważny spadek przywozu wykazuje jedna z najpoważniejszych używek tj. tytoń — 104 t. (355 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych zmniejsza się przywóz: olei — 447 t. (538 t.), asfaltu — 5 t. (314 t.), siarki — 133 t. (345 t.), garbników — 1.018 t. (1.146 t.) oraz przetworów chemicznych — 149 t. (233 t.)

Import skór również zmniejszył się z 2.824 ton (w mies. czerwcu) na 2.775 t. (w m. lipcu).

Spośród surowców i produktów włókienniczych zmniejszył się przywóz: wełny — 2.905 t. (3.559 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 39 t. (143 t.), oraz szmat — 1.296 t. (1.576 t.) Z produktów papierniczych spada jedynie przywóz papy i tektury z 65 t. (w m. czerwcu) na 18 t. (w m. lipcu).

Nieznaczny spadek przywozu zam. w miesiącu lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem lipcem 1937 r. spowodował przede wszystkim (w nawiasie dane za m. lipiec ub. 1937 roku): złom żelazny — 26.838 t. (53.029 t.) Poza złomem żelaznym z grupy surowców i produktów metalowych zmniejsza się przywóz w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku: żelaza surowego — 461 t. (736 t.), części wagonów i lokomotyw — 153 t. (224 t.), samochodów, motocykli i części — 12 t. (734 t.) oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 171 t. (256 t.) Z produktów i surowców roślinnych zmniejsza się przywóz (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): nasion różnych — 5 t. (14 t.), nasion oleistych — 2.399 t. (2.976 t.) oraz kakao—732 t. (934 t.) W miesiącu sprawozdawczym ustał zupełnie przywóz pirytów, podczas gdy w tym samym miesiącu 1937 roku przywieziono ich 11.107 t. Bardzo poważnie zmniejsza się również przywóz tytoniu — 104 t. (300 t.) Spośród surowców i produktów chemicznych zmniejsza się przywóz: siarki — 133 t. (506 t.), przetworów chemicznych — 149 t. (151 t.), garbników — 1.018 t. (1.092 t.) oraz żużli Thomasa — 11.124 t. (11.950 t.) Z surowców i produktów włókienniczych spadek wykazują: przędza wełniana — 14 t. (34 t.) i juta — 780 t. (837 t.) Zmniejszył się również przywóz wyrobów gumowych — 83 t. (110 t.) Spośród produktów papierniczych poważny spadek wykazują: papier i makulatura — 1.744 t. (1.979 t.), papa i tektura — 18 t. (40 t.) oraz celuloza — 766 t. (971 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 50%-owy spadek przywozu złomu żelaznego, no i zupełny zanik przywozu pirytów. Pozostałe pozycje wykazują tu nieznaczne wahania in minus w stosunku do miesiąca lipca ubiegłego roku.

Do pozycyj przywozu zam., które w miesiącu sprawozdawczym wzrosły w porównaniu z tym samym miesiącem lipcem 1937 roku należą przede wszystkim surowce i produkty roślinne: ryż surowy — 8.204 t. (98 t.), owoce świeże — 1.731 t. (919 t.), owoce suszone — 187 ton (109 t.), konserwy owocowe — 10 t. (1 t.), orzechy i migdały — 67 t. (44 t.), kawa — 399 t. (232 t.), herbata — 114 t. (87 t.), korzenie — 75 t. (52 t.), oraz rośliny i materiały roślinne — 197 t. (127 t.)

Spośród surowców i produktów zwierzęcych dobre rezultaty daje przywóz zam.: śledzi świeżych — 68 t. (4 t.), śledzi solonych — 5.301 t. (2.389 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.220 t. (1.079 t.), oraz tranu — 329 t. (245 t.)

Z surowców hutniczych i nawozów sztucznych zwiększa się przywóz: rud różnych i wypałków pirytowych — 29.340 t. (18.638 t.), oraz fosforytów — 11.673 t. (3.234 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych miesiąc sprawozdawczy roku bieżącego przynosi znaczną poprawę w stosunku do tegoż samego miesiąca roku ubiegłego przede wszystkim dla farb — 167 t. (55 t.) Znaczną poprawę wykazuje również przywóz skór — 2.775 t. (1.986 t.) Z surowców i produktów włókienniczych (podobnie, jak i wyżej w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.) wzrósł przywóz: wełny — 2.905 t. (497 t.), odpadków wełny — 86 t. (45 t.), bawełny — 10.184 t. (4.861 t.), odpadków bawełny — 242 t. (193 t.), przędzy bawełnianej — 197 t. (169 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 39 t. (22 t.), oraz szmat — 1.296 t. (1.003 ton).

Spośród surowców i produktów metalurgicznych zwiększył się przywóz (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): metali różnych — 517 t. (254 t.), miedzi — 2.878 t. (849 t.), cyny — 421 t. (79 t.) cynku — 1.622 t. (1 t.) oraz maszyn, aparatów i części — 641 t. (512 t.)

W analizie przywozu zam. miesiąca sprawozdawczego w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego 1937 roku zwraca uwagę stosunkowo liczny na ogół szereg cenniejszych towarów drobnicowych. Na podkreślenie zasługuje tu poważny wzrost przywozu ryżu surowego oraz przeszło 100%-owy wzrost przywozu bawełny. Z surowców hutniczych z wyjątkiem złomu żelaznego wszystkie pozycje wykazują poważny wzrost.

Poważny spadek przywozu zam. w okresie pierwszych siedmiu (styczeń—lipiec) miesięcy br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych: ok. 26%-owy spadek złomu żelaznego — 298.396 t. (404.135 t.) oraz ok. 3%-owy rud różnych i wypałków pirytowych — 98.609 t. (102.552 t.)

Poza towarami masowymi zmniejsza się przywóz: nasion oleistych, owoców świeżych,

kakao, oraz korzeni. Są to towary podlegające ostatnio coraz większej reglamentacji.

Z surowców i produktów zwierzęcych zmniejsza się przywóz: tłuszczów zwierzęcych surowych oraz tranu. Z produktów włókienniczych obniżył się przywóz: przędzy wełnianej, odpadków bawełny, przędzy bawełnianej oraz szmat. Z grupy papieru uległy zmniejszeniu pozycje: papieru i makulatury oraz celulozy. Spośród gotowych produktów żelaznych zmniejsza się przywóz części wagonów i lokomotyw.

Zwiększa się natomiast w okresie styczeń—lipiec br. przywóz: ryżu surowego, kawy, korzeni, żywicy, śledzi świeżych i solonych, tłuszczy i olei roślinnych, napoi alkoholowych, tytoniu, fosforytów, żużli Thomasa, skór, wełny, bawełny, juty, kauczuku, metali różnych, miedzi, cyny, cynku, wyrobów żelaznych i metalowych, maszyn, aparatów i części oraz samochodów, motocykli i ich części.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem czerwcem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Lipiec 1938 r.	Czerwiec 1938 r.	Lipiec 1937 r.
Nasiona różne	5	50	14
nasiona oleiste	2.399	6.515	2.976
ryż surowy	8.204	14.551	98
owoce świeże	1.731	955	919
owoce suszone	187	314	109
konserwy owocowe	10	8	1
orzechy i migdały	67	77	44
kawa	399	489	232
herbata	114	115	87
kakao	732	566	934
korzenie	75	65	52
rośliny i materiały rośl.	197	142	127
żywica	614	638	735
śledzie świeże	68	—	4
śledzie solone	5.301	1.320	2.389
rudy różne i wypałki pirytowe	29.540	12.520	18.638
piryty	—	—	11.107
oleje	447	538	116
smoła i smary	13	5	38
asfalt	5	514	10
tłuszcze i oleje rośl.	700	274	356
tłuszcze zwierz. sur.	1.220	958	1.079
tran	329	172	245
napoje alkoholowe i in.	101	108	42
tytoń	104	355	300
siarka	133	345	506
przetwory chemiczne	149	233	151
farby	167	44	55
garbniki	1.018	1.146	1.092
fosforyty	11.673	1.103	3.234
żużle Thomasa	11.124	8.348	11.950
skóry	2.775	2.824	1.986
wełna	2.905	3.559	497
odpadki wełny	86	78	45
przędza wełniana	14	10	34
bawełna	10.184	8.693	4.861
odpadki bawełny	242	213	193
przędza bawełniana	197	149	169
len, konopie, sisal i inne włókna rośl.	39	143	22
juta	780	771	837
szmaty	1.296	1.576	1.003
kauczuk	702	678	358
wyroby gumowe	83	93	110
papier i makulatura	1.744	959	1.979
papa i tektura	18	65	40
celuloza	766	603	971
żelazo surowe	461	552	736
metale różne	517	551	254
złom żelazny	26.838	39.314	53.029
miedź	2.878	922	849
cyna	421	150	79
cynk	1.622	85	1
wyroby żel. i metal.	171	310	256
maszyny, aparaty i części	641	801	512
części wagonów i lokomotyw	153	111	224
samochody, motocykle i części	12	753	734
różne	3.328	3.358	8.422
Razem	135.699	119.789	135.841

Dotychczasowe wyniki przywozu zamorskiego w okresie pierwszych siedmiu (styczeń lipiec) miesięcy br. — 910.257,6 ton wykazują poważny 10,5%-owy spadek w porównaniu z przywozem zam. w tym samym okresie czasu 1937 roku (1.016.812.2 t.) Spadek ten nabiera jeszcze większej wagi wobec 54,3%-owego wzrostu przywozu zam. we wzmiankowanym okresie czasu 1937 roku (1.016.812.2 t.) w porównaniu z analogicznym okresem 1936 r. (658.832,9 ton).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (725.819,2 ton) uzyskał *rekordowe* wyniki. Poprzedni rekordowy wywóz zam. miał miejsce w mies. październiku 1937 r. (687.137,2 ton). Wywóz zamorski mies. lipca rb. (725.819.2 ton) wykazuje poważny 25,2%-owy wzrost w porównaniu z wywozem zam. mies. czerwca br. (579.829,9 t.), 12,4%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1937 r. (645.669,4 t.), 39.9% wzrost w porównaniu z mies. lipcem 1936 r. (518.479,8 t.) oraz 5,6%-owy wzrost w stosunku do poprzedniego rekordowego wywozu w mies. październiku 1937 r. (687.137,2 t.)

Rezultaty wywozu zam. w przeciwieństwie do przywozu zam. utrzymują się dotychczas na wysokim poziomie.

Poważny wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy mineralnej (w nawiasie dane za m. czerwiec br.): węgiel kamienny — 497.098 t. (406.807 t.), węgiel bunkrowy — 102.191 t. (90.934 t.) i koks — 14.618 t. (6.385 t.) oraz grupa drzewa: bale, słupy i kopalniaki — 23.104 t. (11.128 t.), drzewo tarte — 31.572 t. (6.843 t.), dykty i forniery — 1.489 t. (1.042 t.) oraz meble gięte — 379 t. (329 t.)

Poza tymi dwoma najpoważniejszymi grupami wzrasta wywóz surowców i produktów roślinnych i zwierzęcych: strączkowych — 66 t. (2 t.), mąki pastewnej — 341 t. (140 t.), ryżu wyłuszczonego — 661 t. (155 t.), owoców świeżych — 90 t. (5 t.), bekonów — 1.828 t. (1.381 t.), jaj — 3.213 t. (2.178 t.), masła — 2.144 ton (1.872 t.), oraz przetworów mięsnych — 2.656 t. (2.320 t.)

Poważny wzrost wykazuje wywóz cementu — 5.842 t. (943 t.), jak również i soli kuchennej — 453 t. (147 t.) Zwiększa się również wywóz: smoły i paku smołowego — 41 t. (12 t.) oraz olei i parafiny — 15 t. (brak).

Spośród surowców i produktów chemicznych dobre rezultaty daje wywóz: przetworów chemicznych — 203 t. (97 t.), karbidu — 132 t. (17 t.), farb — 10 t. (1 t.), bieli cynkowej — 700 t. (607 t.), mączki kostnej — 250 t. (194 t.) oraz saletry 2 t. (brak). Z grupy metali wzrasta wywóz: żelaza surowego — 1.521 t. (brak), oraz blachy cynkowej — 368 t. (351 t.)

Zmniejsza się natomiast wywóz zam. w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. (w nawiasie dane za m. czerwiec br.): zboża — 1.987 t. (2.616 t.), nasion i roślin — 54 t. (90 t.), słodu — 592 t. (660 t.). ziemniaków — brak (111 t.). szynek i innych peklowanych — 83 t. (90 t.), konserw warzyw — 5 t. (10 t.), makuchów — 1.338 t. (2.102 t.) oraz cukru — 7.586 t. (10.232 t.)

Spośród artykułów chemicznych zmniejsza się wywóz: siarczanu amonu — brak (3.861 t.), oraz salmiaku — 22 t. (128 t.) Z grupy wytworów drzewa ulega poważnemu zmniejszeniu wywóz zam.: wyrobów z drzewa — 796 t. (1.019 t.) oraz klepek — brak (285 t.)

Spośród metali i jego wyrobów zmniejsza się wywóz: żelaza handlowego — 10.697 t. (13.540 t.), blachy żelaznej i stalowej — 703 t. (2.895 t.). metali różnych — brak (34 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 548 t. (610 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.492 t. (2.749 t.). naczyń emaliowanych — 127 t. (202 t.), oraz cynku — 1.044 t. (1.048 t.)

Wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku spowodował przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych — węgiel bunkrowy — 102.191 t. (50.295 t. w mies. lipcu 1937 r.), wykazując poważny przeszło 100%-owy wzrost. Poza węglem bunkrowym wzrósł eksport szeregu towarów z grupy wytworów roślinnych i hodowlanych. jak: zboża — 1.987 t. (brak), strączkowych — 66 t. (3 t.), mąki pastewnej — 341 t. (brak). ryżu wyłuszczonego — 661 t. (170 t.). owoców świeżych — 90 t. (47 t.), konserw owocowych — 2 t. (1 t.), jaj — 3.213 t. (3.179 t.), konserw warzyw — 5 t. (brak), przetworów mięsnych — 2.656 t. (1.082 t.), makuchów — 1.338 t. (830 t.), wytłoków buraczanych — 76 t. (brak) oraz masła — 2.144 t. (1.444 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych wzrasta przywóz: przetworów chemicznych — 203 t. (84 t.), karbidu — 132 t. (14 t.) oraz bieli cynkowej — 700 t. (453 t.)

Cała niemal grupa drzewa i jego wytworów wykazuje poważny wzrost (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): bali, słupów i kopalniaków — 23.104 t. (6.169 t.), drzewa tartego — 31.572 t. (15.215 t.), wyrobów z drzewa — 796 t. (719 t.), oraz wyrobów koszykarskich — 86 t. (74 t.).

Doskonałe rezultaty daje eksport grupy metali i jego wyrobów: (w nawiasie dane za mies. lipiec 1937 r.): żelaza surowego — 1.521 t. (533 t.), żelaza handlow. — 10.697 t. (4.463 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.492 t. (1.776 t.), cynku — 1.044 t. (973 t.) oraz blachy cynkowej — 368 t. (283 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 4-krotny wzrost wywozu kopalniaków oraz przeszło 100%-owy — tarcicy. Spośród cenniejszej drobnicy zwraca uwagę przeszło 100%-owy wzrost wywozu przetworów mięsnych oraz ok. 50%-owy — masła.

Do pozycyj wywozu zam., które uległy zmniejszeniu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem lipcem 1937 r. należą przede wszystkim: węgiel kamienny (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.) 497.098 t. (505.215 t.) oraz koks — 14.618 t. (21.721 t.) Poza tą grupą mineralną zmniejsza się wywóz szeregu wytworów roślinnych i zwierzęcych: nasion i roślin (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.) — 54 t. (67 t.), mąki ryżowej — brak (738 t.), słodu — 592 t. (1.512 t.), szynek i innych peklowanych — 83 t. (200 t.), bekonów — 1.828 t. (1.903 t.), tłuszczu zwierzęcego — 6 t. (101 t.), melasy — brak (4.370 t.), oraz cukru — 7.586 t. (9.461 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych zmniejsza się wywóz: salmiaku — 22 t. (70 t.), farb — 10 t. (18 t.), mączki kostnej — 250 t. (638 t.), oraz saletry — 2 t. (11 t.), Z grupy drzewa ulega zmniejszeniu wywóz: klepek — brak (143 t.), dykt i fornierów — 1.489 t. (1.502 t.), oraz mebli giętych — 379 t. (538 t.)

Spośród metali i jego wyrobów wykazuje spadek wywóz (podobnie jak i wyżej w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): blachy żelaznej i stalowej — 703 t. (1.471 t.), metali różnych — brak (332 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 548 t. (1.569 t.), oraz naczyń emaliowanych — 127 t. (284 t.)

Na szczególną uwagę zasługuje tu podkreślenie ok. 2%-owy spadek wywozu węgla kam. Zjawisko notowane w porcie gdyńskim bodaj czy nie po raz pierwszy. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne in minus.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem czerwcem br., poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)	Lipiec 1938 r.	Czerwiec 1938 r.	Lipiec 1937 r.
Zboże	1987	2.616	—
strączkowe	66	2	3
nasiona i rośliny	54	90	67
mąka	2	—	—
mąka pastewna	341	140	—
ryż wyłuszczony	661	155	170
mąka ryżowa	—	—	738
słód	592	660	1.512
ziemniaki	—	111	—
owoce świeże	90	5	47
konserwy owocowe	2	2	1
szynki i inne peklowane	83	90	200
bekony	1.828	1.381	1.903
jaja	3.213	2.178	3.179
drób i ptactwo bite	—	—	2
masło	2.144	1.872	1.444
cement	5.842	943	579
sól kuchenna i przem.	453	147	—
węgiel kamienny	497.098	406.807	505.215
węgiel bunkrowy	102.191	90.934	50.295
koks	14.618	6.385	21.721
smoła i pak smołowy	41	12	25
oleje i parafina	15	—	38
tłuszcze zwierzęce	6	3	101
konserwy warzyw	5	10	—
przetwory mięsne	2.656	2.320	1.082
cukier	7.586	10.232	9.461
napoje alkoholowe	21	9	6
makuchy	1.338	2.102	850
melasa	—	—	4.570
wytłoki buraczane	76	76	—
przetwory chemiczne	203	97	84
siarczan amonu	—	3.861	—
salmiak	22	128	70
karbid	132	17	14
farby	10	1	18
biel cynkowa	700	607	453
mączka kostna	250	194	638
saletra	2	—	11
skóry	561	106	228
tkaniny	412	435	703
bawełna i odpadki	150	161	449
bale, słupy i kopaln.	23.104	11.128	6.169
drzewo tarte	31.572	6.843	15.215
wyroby z drzewa	796	1.019	719
klepki	—	285	143
dykty i forniery	1.489	1.042	1.502
meble gięte	379	329	538
wyroby koszykarskie	86	38	74
papier	431	196	618
papa i tektura	103	88	181
celuloza	182	—	397
żelazo surowe	1.521	—	533
żelazo handlowe	10.697	13.540	4.463
blacha żelazna i stalowa	703	2.895	1.471
metale różne	—	34	332
wyroby żelazne i met.	548	610	1.569
rury żeliwne i żelazne	2.492	2.749	1.776
naczynia emaliowane	127	202	284
cynk	1.044	1.048	973
blacha cynkowa	368	351	283
różne	4.726	2.544	2.552
Razem	725.819	579.830	645.669

Wywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu (styczeń — lipiec) miesięcy b. r. — 4.334.655.1 ton wykazuje nieznaczny 5.5% wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (4.107.574,8 ton). Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wzrostu wywozu w roku bieżącym, to najlepiej zilustruje porównanie z prawie że 4-krotnie większym wzrostem, gdyż 21,1%-owym w 1937 roku (styczeń—lipiec) — 4.107.574,8 t. w stosunku do analogicznego okresu czasu 1936 roku (3.578.211,6 t.)

Nieznaczny ten wzrost wywozu zam. w okresie: styczeń — lipiec br. spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych: węgiel bunkrowy, drzewo tarte, bale, słupy i kopalniaki oraz zboże. Z bardziej cennej drobnicy dobre rezultaty daje w roku bieżącym eksport: jaj, masła, cukru, przetworów mięsnych, ryżu wyłuszczonego, nasion i roślin, warzyw oraz makuchów. Rok bieżący przynosi natomiast załamanie się wywozu zamorskiego czołowej pozycji towarów masowych t. j. węgla kamiennego oraz koksu. Zmniejsza się również wywóz: żelaza surowego, żelaza handlowego, rur, szyn oraz szeregu innych wyrobów żelaznych i metalowych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 616 (539) statków o pojemności 629.165 n. r. t. (547.779 n. r. t.), wyszło zaś również 616 (541) statków o pojemności 634.226 n. r. t. (545.361 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska — 1 miejsce. Szwecja — 2, Anglia — 3, Finlandia — 4, Dania — 5, Norwegia — 6, Włochy — 7, Niemcy — 8. Grecja — 9, Łotwa — 10, Stany Zjedn. Am. P. — 11, Estonia — 12, Holandia — 13, Panama — 14, Jugosławia — 15, W. M. Gdańsk — 16, Litwa — 17 oraz Egipt — 18.

Dwie pierwsze bandery pozostają nadal bez zmian. Przesuwają się natomiast: Anglia — z 6 na 3, Dania — z 3 na 5, Norwegia — z 7 na 6, Włochy — z 5 na 7 itd., przy czym pozostają bez zmian bandery: Finlandii i Niemiec. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (19) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. lipcu br. wyniósł 1.021,4 n. r. t. (1.016,3 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 67 (52). Średni postój statków w porcie w m. lipcu br. wyniósł 65,2 godzin (67,6 godzin).

Ruch statków w miesiącu lipcu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	77	104.744	81	101.731
W. M. Gdańsk	6	2.409	5	1.917
Anglia	26	62.846	26	65.265
Dania	102	62.005	102	64.011

Egipt	1	1.842	1	1.842
Estonia	26	20.992	25	21.670
Finlandia	57	61.437	61	66.043
Grecja	8	23.281	9	24.657
Holandia	23	10.864	20	9.117
Jugosławia	1	3.279	1	3.279
Litwa	4	2.503	3	1.564
Łotwa	19	23.391	19	22.992
Niemcy	60	37.758	58	35.213
Norwegia	58	55.793	57	56.190
Panama	3	4.426	3	4.426
Stany Zj. Am. P.	7	21.925	7	21.871
Szwecja	125	91.339	124	90.862
Włochy	13	38.331	14	41.576
Razem	616	629.165	616	634.226

Ruch pasażerów jak zwykle w sezonie wykazuje poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 4.297 (1.332) pasażerów, w tym: z Anglii — 278, Argentyny — 141, Belgii — 26, Brazylii — 97, Danii — 247, Finlandii — 39, Francji — 27, Holandii — 19, Łotwy — 1, Niemiec — 12, Norwegii — 2, Senegalu — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 1.135, Szwecji — 56, via W. M. Gdańsk — 34 oraz wycieczki morskie G. A. L. — 2.182 pasażerów.

Wyjechało zaś 5.229 (2.739) pasażerów, w tym: do Anglii — 372, Argentyny — 633, Belgii — 3, Brazylii — 50, Danii — 244, Finlandii — 12, Francji — 699, Holandii — 2, Kanady — 54, Litwy — 8, Łotwy — 5, Niemiec — 6, Norwegii — 6, Palestyny — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 909, Szwecji — 17, via W. M. Gdańsk — 25, oraz wycieczki morskie G. A. L. — 2.182 pasażerów.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

W SPRAWIE BEZPOŚREDNICH DOSTAW ARTYKUŁÓW ROLNYCH DLA WOJSKA.

W ubiegłym roku gospodarczym władze wojskowe starały się o nawiązanie bezpośredniego kontaktu z rolnikami — producentami, ażeby usprawnić dostawy artykułów rolnych dla wojska. Usiłowania te dzięki usilnemu poparciu ich przez organizacje rolnicze dały lepsze rezultaty niż w ubiegłych latach, mianowicie podczas gdy w roku 1936/37 wojsko zakupiło na terenie województwa pomorskiego u producentów 41% żyta i 28,5% owsa, to w roku gospodarczym 1937/38 wojsko pokryło bezpośrednio u rolników 83,8% swego zapotrzebowania na żyto oraz 81,2% na owies. Z usług pośredników wojsko korzystało jedynie przy pokrywaniu swego zapotrzebowania na 16% żyta i 18% owsa.

W niektórych powiatach rolnicy nie doceniali jeszcze w dostatecznej mierze znaczenia wojska, jako poważnego odbiorcy-konsumenta artykułów rolnych, gdyż z powodu braku podaży rolniczej wojsko musiało korzystać z usług pośrednika. Dlatego sprawa ta winna być przedmiotem specjalnych starań organizacyj rolniczych w nadchodzącym okresie zaopatrywania się wojska w zboże, aby rolnicy stali się wyłącznymi dostawcami swych produktów dla wojska.

WYCIECZKA KUPCÓW POLSKICH DO NIEMIEC.

Staraniem Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu organizowana jest w czasie od 29 sierpnia do 2 września 1938 r. wycieczka, która zwiedzi Lipsk, Targi Lipskie, przedsiębiorstwa przemysłowe w Halle, Berlin, zapozna się z organizacją niemieckich związków kupieckich, poza tym z szeregiem typowych przedsiębiorstw handlowych. W programie wycieczki przewidziane są konferencje z kierownikami handlu niemieckiego w obecności przedstawicieli władz i samorządu gospodarczego oraz Ambasady Polskiej. Koszty pobytu w Niemczech łącznie z przejazdami Lipsk—Halle—Berlin wynoszą 115 marek niemieckich i nie obejmują przejazdu kolejowego z Polski do Lipska i z Berlina do Polski.

Uczestnicy wycieczki pojadą za paszportami indywidualnymi, korzystając ze zniżek paszportowych, których udzielać będą miejscowe władze administracyjne na skutek specjalnego okólnika Min. Spraw Wewnętrznych.

WYCIECZKA DO CENTRALNEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu organizuje łącznie z wielkopolskimi sferami gospodarczymi wycieczkę do C.O.P-u, która odbędzie się przypuszczalnie w czasie od 15 do 24 sierpnia rb

Koszty tej 8-dniowej wycieczki łącznie z utrzymaniem, przejazdami i noclegami wynoszą zl 168,—, stronę techniczną wycieczki przejęło biuro podróży „Orbis“.

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

HANDEL ZAGRANICZNY LITWY.

Pomyślne uregulowanie stosunków dyplomatycznych z Litwą otworzy najprawdopodobniej nowe możliwości przed polskim eksportem.

Podana poniżej analiza handlu zagranicznego Litwy, oparta na pracy B. Polkowskiego p. t. „Handel Zagraniczny Litwy 1931 — 1936“ ma właśnie za zadanie bliższe zapoznanie sfer gospodarczych z rynkiem litewskim, z którym

tak słaby mieliśmy dotychczas kontakt. W roku 1937 wywieźliśmy bowiem do Litwy towarów zaledwie za 67.000,— zł, przywożąc znacznie więcej, bo za 780.000,— zł.

Stwierdzić przede wszystkim trzeba, że handel zagraniczny Litwy nie jest wielki, i obraca się w cyfrach: 189 mil. zł w przywozie i prawie tyleż, bo 186 mil. zł w wywozie (wynosząc niecałe 15% zagranicznego obrotu towarowego Polski). Stwierdzić jednak trzeba, że prężność gospodarcza, ekspansja handlowa i zdolność konsumpcyjna Litwy jest stosunkowo wysoka: wynosi 124 zł obrotu towarowego na głowę ludności, gdy analogiczna cyfra dla Polski obraca się w ramach 60,—zł. Litwa przy tym przebyła kryzys znacznie łagodniej niż jej sąsiedzi; zarówno przywóz jak i wywóz mają obecnie tendencję wzrastającą.

Litwa jest krajem typowo rolniczym i dlatego wywóz jej w 99% swej wartości opiera się na gospodarce rolniczej, hodowlanej i leśnej — pozostałe 1% przypada na wywóz szmat i żelaza. Gros wywozu stanowią artykuły spożywcze, w pierwszym rzędzie masło, bekony, zwierzęta żywe i zboże. Osobną pozycję zajmuje len. Ostatnia pozycja — to drzewo, przy czym podkreślić trzeba, że Litwa wywozi siedmiokrotnie więcej drzewa obrobionego niż surowego. Załączona tablica najlepiej zilustruje strukturę wywozu z Litwy.

Struktura wywozu z Litwy

(w milionach złotych)

Towary	1931	1935	1936	1936 w % wartości
Ogółem	**244,0**	**135,9**	**170,1**	**100**
Zwierzęta żywe	27,5	9,5	17,3	10,2
Drób żywy	4,4	—	1,4	0,8
Mięso	23,6	3,5	3,1	1,8
Bekony	—	15,6	20,4	12,0
Masło	42,0	21,8	31,5	18,5
Jaja	9,0	1,9	4,4	2,6
Zboża	4,6	15,5	10,9	6,4
Ziemniaki	0,2	0,3	0,2	0,1
Inne artykuły spożywcze	60,0	8,7	10,2	6,0
Skóry	6,6	3,5	3,2	1,9
Szczecina	0,7	0,7	0,7	0 4
Nasiona	3,6	4,1	3,6	2,1
Ziarna lnu	4,9	3,5	6,1	3,6
Len	8,0	12,5	22 3	13,1
Drzewo surowe	5,1	2,4	4,1	2,4
Drzewo obrobione	32,8	25,6	24,5	14,4
Szmaty	0,5	0,4	1,0	0,6
Żelazo	0,2	0,3	0 3	0 2
Inne artykuły	10,3	6,2	4,9	2,9

Przywóz litewski jest różnorodny, uderza przede wszystkim to, że sprowadza się wyroby gotowe (57% przywozu), mniej surowców (37%), a bardzo mało artykułów spożywczych (6%). Zestawienie szczegółowe przywozu podaje niniejsza tablica.

Struktura przywozu do Litwy

(w milionach złotych)

Towary	1931	1935	1936	1936 w % wartości
Ogółem	**247,6**	**114,4**	**139,1**	
Śledzie	5,4	2,0	2,9	2,1
Inne artykuły spożywcze zwierzęce	0,7	0,1	0,2	0,2
Cukier	8,7	0,6	0,6	0,4
Sól	2,0	1,7	1,5	1,1
Inne artykuły spożywcze	8,2	2,9	3,1	2,2
Nawozy sztuczne	9,4	4,3	5,0	3,6
Tytoń	3,0	0,9	1,5	1,1
Nafta	—	3,7	2,8	2,0
Drzewo surowe	3.5	2,5	2,4	1,7
Inne oleje mineralne	5,4	2,8	3,1	2,2
Węgiel	10,1	5,4	6,7	4,8
Cement	6,4	2,1	2,6	1,9
Metale	8,9	6,9	9,5	6,8
Inne artykuły mineralne	3,0	1,4	1,5	1,1
Wełna surowa	—	1,8	2,2	1.6
Bawełna surowa	—	2,1	2,5	1,8
Farby	1,7	2,0	2,2	1,6
Inne artykuły chemiczne	5,7	5,6	4,7	3,4
Skóry i wyroby skórzane	7,7	2,5	3.6	2,6
Przędza wełniana	—	3,8	6,3	4,5
Przędza bawełniana	7,9	6,7	7,8	5,6
Tkaniny wełniane	13,6	3,5	4,6	3,3
Tkaniny jedwabne	2,5	0,4	0,6	0,4
Tkaniny bawełniane	22,6	7,1	9,9	7,1
Ubrania	4.2	0,5	0,6	0,4
Artykuły gumowe	6,2	0,8	0,8	0,6
Wyroby drzewne	2,0	0,8	0,8	0,5
Papier i wyroby papierowe	6,2	1,7	2,4	1,7
Szkło i porcelana	3,2	1.8	2,1	1,5
Wyroby metalowe	17,6	5,1	6,0	4,3
Maszyny i narzędzia rolnicze	6,4	2,9	2,2	1,6
Maszyny inne	17,1	5,1	7,8	5,6
Auta i rowery	5,7	1,0	1.8	1,3
Instrumenty i aparaty	7,9	6,0	4,7	3,4
Inne artykuły	34,7	15,9	22,1	15,9

O ile stosunkowo mało sprowadza Litwa wełny i bawełny surowej, o tyle daje się zauważyć wzrost przywozu przędzy, a zwłaszcza gotowych tkanin bawełnianych, mniej wełnianych i jedwabnych.

Drugą ważną grupę importową stanowią metale, przede wszystkim żelazo i stal. Na szczególną uwagę zasługuje gwałtowny wzrost importu gotowych wyrobów metalowych, a zwłaszcza maszyn różnego rodzaju. Ze względu na charakter rolniczy Litwy dość dużą pozycję stanowią maszyny rolnicze.

Zwrócić trzeba jeszcze uwagę na węgiel (253 tys. ton), który Litwa sprowadzała, płacąc przeciętnie po 27,— zł za 1 tonę, gdy Polska tymczasem ofiaruje węgiel już za 15,— zł.

Wartość przywozu do Litwy z poszczególnych państw

(w milionach złotych)

Państwa	1932	1935	1936	1936 w % wartości
Ogółem	**148,9**	**114,4**	**139,1**	**100,0**
Anglia	16,1	42,8	50,7	36,5
Niemcy	60,0	13,1	12,8	9,2
Belgia	6,7	4,4	12,2	8,8
Z. S. R. R.	9,1	12,2	13,1	9,4
Francja	5,1	3,9	4,3	3,1
Czechosłowacja . . .	11 3	8,3	6,7	4,8
Stany Zjedn. A. P. .	5,7	3,5	3,9	2,8
Holandia	4,0	5,4	6,3	4,5
Szwecja	3,1	2,8	4,3	3,1
Dania	1,8	3,0	4,2	3,0
Łotwa	6,9	1,5	1,8	1,3
Szwajcaria	1,6	1.7	2,2	1,6
Austria	—	1,8	2,2	1,6
Finlandia	—	0,3	0,4	0,3
Norwegia	—	0'3	1,3	0,9
Estonia	1,9	1,2	0,8	0,6
Włochy	3,6	0,2	0,4	0,3
Polska	3,1	0,1	0,1	0,1
Inne	8,9	7,9	11,4	8,1

Kierunki handlu zagranicznego Litwy układają się w ciekawy sposób. Głównym odbiorcą, jak i dostawcą Litwy jest Anglia (48% wywozu i 37% przywozu). Litwa posiada z nią duże dodatnie saldo handlowe.

Drugim najważniejszym kontrahentem Litwy były Niemcy, których udział w handlu zagranicznym Litwy spadł w ostatnich latach znacznie z powodu konfliktów natury politycznej. Niemcy aż do 1934 r. były naczelnym eksporterem do Litwy (artykuły przemysłowe) wywożąc z Litwy bardzo mało. Dalej idą Rosja Sowiecka (9,4% przywozu i 5,3% wywozu), a ostatnio Belgia, eliminująca wpływy niemieckie. Na dalszych miejscach znajdują się: Francja, Czechosłowacja, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej itd.

Polska niestety zajmowała ostatnie miejsce w handlu zagranicznym Litwy, biorąc udział zaledwie 0,1% w przywozie i 0,2% w wywozie.

Analizę niniejszą zakończyć trzeba stwierdzeniem, że rynek litewski, aczkolwiek niezbyt wielki, jest bardzo chłonny i winien zainteresować eksporterów polskich. Dzięki bezpośredniemu sąsiedztwu, a co za tym idzie obniżonym kosztom transportu, dzięki podobnej strukturze gospodarczej, podobnym wymaganiom rynku litewskiego — towar polski miałby dużą zdolność konkurencyjną. O ile trudniej byłoby konkurować z Anglią ze względu na to, że jest ona głównym odbiorcą Litwy, o tyle otwiera się przed eksportem polskim możliwość przejęcia stanowiska Rosji, Niemiec, Belgii czy Czechosłowacji, t. zn., polska produkcja mogłaby pokryć całe zapotrzebowanie Litwy tak na wyroby włókiennicze, jak metalowe (maszyny) czy nawet surowce. Obroty przy tym mogłyby dosięgać sumy przeszło 50 mil. zł.

J. K.

ŁADUNKI TOWAROWE Z GDYNI VIA PORT SAID DO CAIRO.

Polska Agencja Morska w Gdyni rozpoczęła za pośrednictwem reprezentowanych przez siebie linij żeglugowych z dniem 1 sierpnia br. przyjmować ładunki towarów również do Cairo przez Port Said.

TRANSPORTY NA DALEKI WSCHÓD.

W przyszłym tygodniu przychodzi do Gdyni statek „Protesilaus", należący do linii Far East Line, który zabierze z Gdyni i Gdańska ładunki, przeznaczone do portów Dalekiego Wschodu.

JAKIE PRACE NIE NALEŻĄ DO PRZEŁADUNKU PORTOWEGO W GDYNI.

Urząd Morski w Gdyni wydał następujące orzeczenie w sprawie ustalenia pojęcia przeładunku portowego:

1. „Czynności wewnątrz magazynu lub poza obrębem tegoż dokonane w związku z przeładowaniem ziemniaków na terenie portu, a związane ściśle z ważeniem, suszeniem, sortowaniem, transportowaniem jeszcze niezdatnych do składowania skrzyń lub worków, wreszcie z montowaniem i bandażowaniem (cyklopowaniem) skrzyń — nie podpadają pod pojęcie przeładunku portowego".
2. „Przeładunek towarów importowanych a przeznaczonych dla potrzeb lokalnych Gdyni i okolicy z bocznicy f-my Hartwig do magazynu i z tegoż magazynu na dalsze urządzenia przewozowe lądowe nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".
3. „Przeładunek przetworów zakładów przemysłowych położonych w porcie na wagony, samochody, wozy i inne środki ko-

munikacyjne, nie przeznaczonych dla dalszego przewozu drogą wodną nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

4. „Przeładunek towarów pochodzenia krajowego przeznaczonych dla konsumcji w kraju, dokonany na terenie portu nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".
5. „Przeładunek surowca z urządzeń przewozowych lądowych do zakładu przemysłowego położonego na terenie portu, nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

TRANZYT POLSKI NA NIEMNIE DO LITWY.

Według „Ost-Europa Markt" polsko-litewska współpraca gospodarcza może mieć duże znaczenie jeśli chodzi o tranzyt na Niemnie, bowiem sama wymiana towarowa jest ograniczona podobną strukturą gospodarczą obu krajów. Transport drzewa z Polski na Niemnie szacowany jest na 450 tys. ton; dotychczas wynosił on ok. 250 tys. ton rocznie. Przewidywane są również transporty wełny, płótna, lnu, konopi itd. w wysokości ok. 50 tys. ton rocznie.

„STOCZNIA GDAŃSKA" ZAKUPIŁA DOK W HOLANDII.

Według doniesień prasy holenderskiej Droogdok Mij. z Amsterdamu po dłuższych rokowaniach sprzedała swój dok „Juliana" towarzystwu International Shipbuilding and Engineering Co. w Gdańsku. Dok został zbudowany w latach 1911—1913 przez Nederlandsche Scheepsbouw Mij. w Amsterdamie, jest cały ze stali, a rozmiary jego wynoszą: 187 m długości i 33½ m szerokości. Jego zdolność podnoszenia wynosi 16.000 ton. Dok był obok doku „Hendrik" (25.000 ton), drugim z kolei największym dokiem wspomnianego holenderskiego towarzystwa. W ciągu najbliższego tygodnia dok ma być odholowany do Gdańska, i to do Ymuiden przez holenderskie, a stąd do Gdańska przez niemieckie holowniki.

NOWY PORT NIEMIECKI PEYSE W PRUSACH WSCHODNICH.

Jak podają „Deutsche Verkehrs-Nachrichten", w Prusach Wschodnich projektuje się budowę nowego portu morskiego Peyse. Spowodowane to ma być dużym ruchem żeglugowym na Bałtyku, który wzmógł się według obliczeń szacunkowych o ok. 20—25% wobec stanu z roku 1913. Zwiększyły się również obroty portów w Prusach Wschodnich, szczególnie Królewca, gdzie obrót towarowy w roku 1937 wyniósł 3,66 mil. t., wobec 1,68 mil. t. w r. 1932. Oczywiście pismo nie podaje, że wzrost obrotów w portach Prus Wschodnich spowodowany jest w znacznej mierze przekierunkowaniem niemieckich transportów z drogi lądowej na morską, celem ominięcia polskiego Pomorza. Wybudowanie w Prusach Wschodnich czwartego portu ma niejako odciążyć porty w Królewcu, Elblągu i Piławie. Obszar przemysłowy w Królewcu jest prawie całkowicie wyzyskany. Nowy port ma powstać przy królewieckim kanale morskim pod Peyse, gdzie znajdują się znaczne obszary, nadające się dla zakładów przemysłowych. Planuje się wobec tego rozbudowę kanału na trasie 15-kilometrowej z Piławy do Peyse.

Projektuje się budowę dwu wielkich basenów portowych, z których jeden, o nabrzeżu 2000 metrów, już jest w budowie. Pierwszy basen będzie posiadał zdolność przeładunkową 1,2 mil. ton na rok. Przewidziany przyrost ruchu komunikacyjnego powstanie w wyniku budowy nowych zakładów przemysłowych w Prusach Wschodnich i nie wpłynie ujemnie na ruch starych portów.

Budowa portu będzie trwała około 5 lat. Notuje się już pierwsze transporty materiałów budowlanych, które nadchodzą do Peyse tak drogą wodną śródlądową, jak i morską. Koleje państwowe przygotowują już połączenie obecnej wsi rybackiej, a przyszłego portu Peyse nad Zalewem Wiślanym z linią Królewiec—Piława. Należy się liczyć z tym, że czwarty wschodnio-pruski port morski Peyse już w niedalekiej przyszłości odegra pewną rolę w komunikacji i ruchu towarowym na Bałtyku.

ROZWÓJ I PERSPEKTYWY ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W NIEMCZECH.

Prasa niemiecka poświęca obecnie baczną uwagę zagadnieniom żeglugi śródlądowej, które w Rzeszy nabierają rosnącej aktualności w ostatnich latach, a szczególnie teraz po przyłączeniu Austrii. Koleje w Rzeszy są tak przeciążone transportami, że tańsza i pod niejednym względem dogodniejsza komunikacja na wodach śródlądowych zdaje się mieć szanse dużego rozrostu.

Kilka cyfr porównawczych podkreśla wagę tego zagadnienia:

Ruch towarowy na kolejach Rzeszy i na drogach wodnych śródlądowych w milionach ton: Koleje państwowe 1932 — 280, 1933 — 308, 1934—366, 1935—408, 1936—452, 1937—498*), wzrost za 1937 wobec 1932 — 77,8%.

Żegluga śródlądowa 1932—74, 1933—78, 1934—95, 1935—101, 1936—110. 1937—130*), wzrost za 1937 wobec 1932 — 75,7%. (* oznacza cyfry tymczasowe).

Wprawdzie za okres 6-lecia 1932—37 wzrost ruchu na kolejach Rzeszy jest procentowo większy, niż wzrost na drogach wodnych śródlądowych, jednakże przyrost ruchu wodnego o 29 milionów ton w ostatnich dwu latach wobec przyrostu 27 mil. ton w trzech latach 1933—35 wskazuje na wybitne tendencje rozwojowe tego ruchu. Należy przypuszczać, że przewidywane ożywienie żeglugi śródlądowej w związku z realizacją planu czteroletniego Rzeszy odbije się niewątpliwie korzystnie na wodnym ruchu transportowym. Będące na ukończeniu nowe kanały niemieckie, a w szcze-

gólności mający być oddany do użytku w roku 1945 Kanał Ren — Dunaj, rozszerzą sieć dróg wodnych w Niemczech w stopniu umożliwiającym wchłonięcie szybko rosnącego ruchu transportowego.

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY DLA HANDLU Z AFRYKĄ.

Na stoczni „Vulkan“ w Bremie spuszczony został duży motorowiec towarowo-pasażerski dla obsługi niemieckiej linii do Zachodniej Afryki. Statek ten nazwany „Kamerun“, posiada 11,3 tys. metrów sześciennych przestrzeni ładownej, z tego około 1000 metrów sześciennych stanowi tank dla przewozu oleju palmowego. Poza tym posiada on 12 miejsc dla pasażerów (6 kabin). Przewiduje się, że drugi statek o podobnych rozmiarach i urządzeniach pod nazwą „Togo“ będzie oddany do obsługi tej linii jesienią br.

PRZESUNIĘCIA W KIERUNKACH NIEMIECKIEGO EKSPORTU.

Niemiecki wywóz w pierwszym kwartale rb. w porównaniu z takimże okresem r. ub. wykazuje charakterystyczne przesunięcia, mianowicie silny wzrost wywozu do krajów południowo-wschodniej i wschodniej Europy oraz do Ameryki Środkowej i Południowej, natomiast poważny spadek do Stanów Zjednoczonych, jak wykazuje poniższe zestawienie:

Spadek niemieckiego wywozu do:
Stanów Zjednoczonych o 14.4%
krajów imperialnych o 2,5%
krajów półn. Europy o 0,7%
Umiarkowany wzrost do:
przemysłow. krajów kontynentu o 2.1%
Wielkiej Brytanii o 2,9%
Silny wzrost do krajów:
rolniczych na połudn. wschodzie Europy 26.8%
do Środk. i Połudn. Ameryki . . . 30,6%
rolniczych krajów na wschodzie Europy 57,2%

POGŁĘBIANIE PORTU W SZCZECINIE.

W ciągu sierpnia rb. wykonywane są w porcie szczecińskim prace pogłębiarskie. Mianowicie przy pomocy dragi zostaje usunięty narożnik przy ujściu Rynny Grabowskiej (Grabower Fahrt) do Odry, t. j. południowy róg t. zw. Ostrowu Bredowskiego (Bredower Werder). Ponieważ miejsce to leży naprzeciw wielkiego elewatora zbożowego, uzyska się w ten sposób tyle miejsca, że będą tu mogły zawracać także większe statki, gdyż nowy kanał (Fahrt) będzie miał wtedy szerokość 150 m. Ilość usuniętej ziemi będzie wynosiła 30.000 m. kub.

NOWY PORT DUŃSKI NÄVSTVED.

Otwarty w maju br. nowy port duński Nävstved w Zelandii, jest dobrze wyposażony. Połączony jest z morzem 8,5 km długim kanałem o 6 m głębokości, tak że mogą zawijać do niego statki 2500-tonowe. Długość nabrzeży wynosi 1.100 m i uzbrojone są one w 6 nowoczesnych kranów.

ROZBUDOWA DUŃSKIEGO PORTU W ODENSEE.

Zarząd miasta w Odensee powziął uchwałę rozbudowania portu w Odensee kosztem 4 mil. kor. duńskich. Roboty obejmujące budowę nowego basenu, nabrzeży i dróg mają być wykonane w ciągu 4 lat.

F-A „BATA“ W HOLENDERSKIM PORCIE VLISSINGEN.

Znana czeska firma obuwnicza „Bata“ poczyniła w ostatnim czasie przygotowania celem założenia w południowo-holenderskim porcie Vlissingen składnicy obuwia i przyborów fabrykacji obuwia. W tym celu wydzierżawiono tej firmie na przeciąg roku magazyn przy nabrzeżu o powierzchni 1800 metr. kw. Pierwsza przesyłka, zawierająca 200 ton maszyn i części maszyn, przybyła już z Czechosłowacji do portu Vlissingen, mogącego się stać podstawą przyszłej centralnej składnicy wysyłkowej „Baty“.

NOWY SZWEDZKI MOTOROWIEC NA LINII PÓŁNOCNO-ATLANTYCKIEJ.

Na linii północno - atlantyckiej będzie kursował nowy motorowiec szwedzki „Tunaholm“. Szybkość motorowca wynosi 15 węzłów — czas podróży z Nowego Yorku do Göteborga wynosić ma 10 dni, a do Sztokholmu 13 dni. Statek będzie odwiedzał w Ameryce — Boston, Hampton Roads, Baltimore, Philadelphia i Nowy York, a w Szwecji Göteborg, Malmö, Norrköping, Sztokholm i w Finlandii — Helsinki.

ZAROBKI PORTU LONDYŃSKIEGO ZA ROK 1937/38.

Wpływy netto zarządu portu londyńskiego za okres roczny zakończony 31 III wykazują dalszy wzrost i wynoszą Ł 1.693 tys.

W roku 1936/7 wpływy netto wynosiły Ł 1.534 tys., w r. 1935/6 Ł 1.586 tys., w r. 1934/5 — Ł 1.490 tys., w r. 1933/4 — Ł 1.453 tys., a w r. 1932/3 — Ł 1.327 tys. Po dodaniu sumy Ł 404.705 pozostałej z poprzedniego roku, oraz odsetek itp. ogólna suma netto wynosi Ł 2.177 tys. Po odpisaniu sum na wydatki portu saldo kredytowe wynosi Ł 341 tys. Jak widzimy pozycja finansowa portu londyńskiego jest bardzo pomyślna.

ROBOTNICY PORTOWI W PORCIE LONDYŃSKIM.

Według oficjalnych danych nastąpił znaczny spadek bezrobocia w porcie londyńskim, wynoszący w porównaniu z 1932 r. ok. 46%. W ostatnich latach według obliczeń Minister-

stwa Pracy przeciętne roczne cyfry ilości bezrobotnych posiadających karty portowe wynoszą w 1934 r. — 5.931, w 1935 — 5.483, w 1936 — 4.762, w 1937 — 4.230 osób. Jak z cyfr tych wynika, następuje z roku na rok spadek bezrobocia wśród zarejestrowanych robotników portowych i wzrost zatrudnienia, nie należy jednak pominąć dużej cyfry robotników niezarejestrowanych, którzy podobnie jak i w innych portach, stanowią bolączkę portu londyńskiego.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW RUMUNII W 1937 R.

Ogólne obroty towarowe portów morskich i rzecznych Rumunii w 1937 r. przedstawiają się następująco: na wejściu — 2.510.658 ton (kabotaż 781.871 t., import — 398.602 t., przeładunek — 539.555 t., tranzyt — 790.630 t.), na wyjściu — 10.079.792 ton (kabotaż 1.029.158 t., eksport — 7.716.162 t., przeładunek — 540.984 ton, tranzyt — 793.488 ton).

Największe obroty towarowe wykazują porty według poniższego zestawienia:

	Towary wchodzące	Towary wychodzące
Constanta	141.373 ton	5.212.844 ton
Braila	1.113.754 ton	1.258.156 ton
Giurgiu	209.506 ton	1.023.572 ton
Galati	284.475 ton	600.996 ton
Reni	234.878 ton	295.192 ton
Sulina	159.195 ton	151.769 ton

W ruchu statków największego portu rumuńskiego Constanta zanotowano na wejściu 1.765 statków, a na wyjściu 1.772 statki.

Spośród statków obcych statystyka podaje na wejściu i wyjściu statków pod polską banderą 21 o łącznej wyporności 94.899 ton. Na ogólną ilość 18.113 przywiezionych pasażerów, statkami polskimi przyjechało 3.654 osób, a na ogólną ilość 30.835 wywiezionych pasażerów — statkami polskimi wyjechało 6.632 osoby.

REDUKCJA OPŁAT W PORCIE SULINA NAD MORZEM CZARNYM.

Jak podaje czasopismo „Dock and Harbour Authority" Europejska Komisja Dunaju postanowiła zredukować opłaty dla statków w porcie Sulina. Obniżka będzie obowiązywała od 15 XII br. do 15 III 1939 r. i będzie wynosiła jednego franka złotego od E. C. D. tony rejestrowej przy kombinowanych przewozach zboża — lichtugami na Dunaju i przeładunku w Sulinie na parowce.

NOWE TURECKIE PORTY NAD MORZEM CZARNYM.

Dzięki kredytom uzyskanym przez rząd turecki w Anglii, a wynoszącym Ł 16 mil. nastąpi budowa dwóch nowych portów nad Morzem Czarnym — Catalagzi i Mensin.

AMERYKAŃSKI INSTYTUT MARYNARKI HANDLOWEJ.

Dotychczasowy „Amerykański Związek Armatorów Statków Parowych" („American Steamship Owners Association") został zreorganizowany i przemianowany na „Amerykański Instytut Marynarki Handlowej" („American Merchant Marine Institute"). Działalność Instytutu sformułowana przez prezesa tegoż ma na celu: „taki rozwój floty handlowej, aby wystarczała ona do przewożenia obiektów zagranicznego i wewnętrznego handlu morskiego U. S. A. i dążenie, aby właścicielami i kierownikami statków pod flagą U. S. A. byli obywatele U. S. A. oraz, by flota składała się z najlepiej wyposażonych, najbezpieczniejszych i najodpowiedniejszych typów statków zbudowanych w U. S. A. i posiadających sprawną załogę spośród obywateli U. S. A."

Członkami Instytutu są towarzystwa żeglugowe pracujące w żegludze morskiej pod flagą Stanów Zjednoczonych A. P. Reprezentują one ponad 4 miliony tonażu żeglugowego wartości $ 1.000.000.000 i przewożą towary jak i pasażerów do wszystkich punktów w Stanach Zjednoczonych i za granicę.

CENY NOWEGO TONAŻU.

Ceny nowego tonażu wyższe obecnie o około 30 sh za tonę (nowoczesnego parowca towarowego) od cen w roku ubiegłym — motywowane są przez właścicieli stoczni wzrostem cen stali, robocizny, wyższymi cenami maszyn itd. Słuszność swych argumentów popierają właściciele stoczni cyframi, które np. jeśli chodzi o koszt stali, użytej do budowy parowca o 7.500 ton d. w. oraz ogólny koszt budowy statku kształtowały się od 1932 r. następująco:

Czerwiec	Koszt stali	wzrost	Ogólne koszty budowy statku	wzrost
1932	Ł 16.500	—	Ł 63.000	—
1933	Ł 16.500	—	Ł 62.500	—
1934	Ł 16.500	—	Ł 64.000	Ł 1.000
1935	Ł 16.500	—	Ł 65.500	Ł 2.500
1936	Ł 18.000	Ł 1.500	Ł 72.000	Ł 9.000
1937	Ł 22.000	Ł 5.500	Ł 100.000	Ł 37.000
1938	Ł 22.000	Ł 5.500	Ł 108.000	Ł 45.000

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

POZWOLENIA PRZYWOZU BEZDEWIZOWE.

Przy ubieganiu się o pozwolenia przywozu bezdewizowe, zwłaszcza z krajów o kontyngentach wartościowych (jak np. Francja, Niemcy) — importerzy winni dokładnie podawać, w jaki sposób uregulowano należności za towar. Wskazane jest udzielanie tych wyjaśnień równocześnie z wnoszeniem podań o pozwolenie przywozu, gdyż Komitet Przywozowy nie będzie rozpatrywał żadnego z podań o pozwolenie przywozu bezdewizowe, bez uzyskania od importera powyższych wyjaśnień.

CŁO WYWOZOWE NA RAKI.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 29 VII 1938 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej wywozowej wprowadza cło wywozowe na raki żywe słodkowodne (poz. 31e tar. celn. wywoz.) Cło wywozowe wynosi zł 200 od 100 kg raków żywych (brutto). Raki żywe, wywożone za granicę za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu — nie podlegają cłu wywozowemu.

Zwolnione są od cła wywozowego również raki żywe wywożone — każdorazowo w ilości najwyżej 2 kg brutto — przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym.

Zaświadczenia na wolny od cła wywóz raków będą wydawane tylko zarejestrowanym firmom krajowym, eksportującym raki o pewnych standartach, określanych przez Radę Handlu Zagranicznego, która będzie sprawowała ogólny nadzór nad tym eksportem.

Rozporządzenie z dnia 29 VII 1938 r. wejdzie w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw R. P.

PRZYWÓZ BANANÓW I GĄBEK MORSKICH Z KOLONIJ I POSIADŁOŚCI WŁOSKICH.

W ramach kontyngentów włoskich w drodze rozrachunku dopuszczalny jest przywóz bananów z p. t. c. 60 i gąbek morskich z p. t. c. 142 z kolonij i posiadłości włoskich, łącznie z Abisynią. Natomiast nie będą wydawane w ramach tych kontyngentów pozwolenia przywozu na inne towary z kolonij i posiadłości włoskich. Powyższe zarządzenie uchyla wszystkie poprzednie dyspozycje Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie importu z kolonij i posiadłości włoskich.

IMPORT SKÓR DO SZWECJI.

Import skór do Szwecji jest znaczny, wynosi on bowiem wg danych statystycznych na r. 1937 — 2.379.565 kg. Największe zapotrzebowanie istnieje na skórki „boxcalf" i „rindbox", mniej natomiast sprowadza się „chevreaux". Importuje się głównie z U.S.A. Przywóz skóry chromowej jest nieznaczny, gdyż cło z powodu dużej wagi skóry podraża zbytnio towar.

Przy kawałkach skóry mniejszej wagi niż 1 kg cło wynosi:

na „boxcalf", „rindbox", „chevreaux" i na chrom — 90 kor. szw. od 100 kg.

Przy kawałkach skóry większej wagi niż 1 kg cło wynosi:

na „boxcalf", „rindbox", „chevreaux" i na chrom — 65 kor. szw. od 100 kg.

Import skór do Szwecji wg poszczególnych gatunków przedstawia się następująco:

	kg	kor.
skóry surowe kozie lub owcze (suszone)	1.528.942	3.714.332
skóry inne niż wyżej wymien.	1.574.768	1.924.683
skóry końskie bez spec.	94.334	90.580
skóry bydlęce (suszone)	472.179	860.593
skóry bydlęce wapnem zaprawiane lub solone na sucho	1.950.697	2.648.236
skóry inne	13.122.680	17.142.628
skóry innych zwierząt (suszone)	46.397	161.765
skóry inne	14.518	27.628
skóry na klej i inne odpadki	346.851	98.032
skóry obrabiane	68.318	354.474
Krupony, pasy, skóry twarde	34.990	165.431
skóry hipopotamie	669	2.690
skóry inne, całe i półskóry	6.128	25.076
kawałki skóry	972	3.302
inne gatunki skóry w sztukach powyżej 1 kg wagi	121.673	1.103.616
lakierowane	34.445	509.390
inne	27.181	159.989
inne gatunki skóry poniżej 1 kg wagi	627.928	11.166.810
lakierowane	33.101	542.914
inne	271.894	2.188.978
skóry twarde i miękkie sztancowane	7.632	158.378
skóry innego gatunku	6.238	134.039

Ogólny import skór do Szwecji w r. 1937 wyniósł kg 20.379.565 na sumę kor. 42.882.036.

Udział Polski w imporcie skór wyniósł 8.302 kg wartości 22.000 kr. szw.

IMPORT PRZETWORÓW ZIEMNIACZANYCH DO TURCJI.

Dekstrynę, mąkę ziemniaczaną oraz cukier gronowy sprowadza się do Turcji z zagranicy, gdyż produkcja krajowa w tej dziedzinie nie egzystuje.

Głównymi dostawcami wspomnianych przetworów są Holandia, Dania, Niemcy oraz Węgry. Udział ich w eksporcie do Turcji przedstawia się następująco:

mąka kartoflana:

Holandia	63.341 kg	
Belgia	10.088 kg	
razem	73.429 kg	wart. 3.667 Ltqs.

dekstryna:

Niemcy	119.233 kg	
Holandia	325.637 kg	
Węgry	4.149 kg	
razem	454.229 kg	wart. 72.012 Ltqs.

cukier gronowy: Turcja nie importuje zupełnie tego artykułu.

Cło pobierane stosownie do przepisów umowy handlowej polsko-tureckiej wynosi:

dla mąki ziemniaczanej — 16 Ltqs od 100 kg
dla dekstryny — 9 Ltqs od 100 kg
dla cukru gronowego — 20 Ltqs od 100 kg

Jeśli chodzi o zorganizowanie eksportu do Turcji, to po skalkulowaniu cen, które należy importerowi podawać fob. granica polska, względnie cif Stambuł, należałoby wystąpić z dezyderatem uzyskania kontyngentów na odnośny artykuł, gdyż do chwili obecnej Polska kontyngentów tych nie posiada.

Kurs przeliczenia 1 Ltqs. (funt turecki) wynosi około zł 4,22 za jednego funta.

DREWNO POLSKIE NA RYNKU ANGIELSKIM.

Eksport drewna z Polski do Anglii na skutek niskich cen zmalał znacznie w ostatnich miesiącach. Spadek wywozu odbił się na ce-

nach drewna z Polski. Pomimo spadku cen i nacisku eksporterów na rzecz obniżki stawek przewozowych, stawki te utrzymują się na wysokości dawnej. Jest to skutek decyzyj powziętych na zjeździe w Sztokholmie (dnia 2 czerwca) przez zrzeszonych armatorów, którzy wolą wiązać swój tonaż niż pracować przy stawkach nierentownych. Mimo to ostatnie tygodnie zdają się zapowiadać pewną poprawę dla drewna polskiego.

Przede wszystkim więc decyzja angielskiego Ministerstwa Kolei o stworzeniu zapasu podkładów otwiera widoki pomyślne dla kampanii tegorocznej, a nawet i następnej. Pewne dane pozwalają też sądzić, że ZSRR w roku przyszłym wycofa się z dostaw podkładowych. Objawem tych możliwych zmian na lepsze jest fakt, że jedna z większych firm drzewnych angielskich Christies Wharf Ltd. zaczęła dokonywać w Gdańsku poważnych kontraktów na slipry polskie, prowadząc jednocześnie rozmowy na temat dostaw w roku przyszłym.

ROSNĄCE ZNACZENIE GDYNI NA RYNKACH POŁUDNIOWO-AZJATYCKICH.

Do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zwróciła się ostatnio poważna firma importowo-eksportowa w Bombaju (Indie Brytyjskie) z zamiarem nawiązania bliższego kontaktu handlowego z importerami polskimi. Fakt powyższy dowodzi rosnącego znaczenia Gdyni, jako portu oraz jako ośrodka eksportowego dla zagranicy.

Jak wynika z oferty wspomnianej firmy bombajskiej, importerzy nasi mają sposobność wyeliminowania zbędnego pośrednictwa zagranicznego przez sprowadzanie takich artykułów, jak: orzeszki ziemne, kapok, wełna, ziarna anyżowe, sezamowe, pieprz itp. kolonialnych artykułów z Indyj.

(L. dz. 15620, U/Kal/Re).

USPRAWNIENIE POLSKIEGO EKSPORTU DO AMERYKI PÓŁNOCNEJ I ŚRODKOWEJ.

Polska Agencja Morska w Gdyni otrzymała przed niedawnym czasem nową agenturę linii kolejowej Baltimore & Ohio Line, stanowiącą najważniejszy węzeł kolejowy środkowych Stanów U. S. A. Jest to dalszy krok w celu ułatwienia eksportu do Ameryki Północnej. P. A. M. posiadając już agentury linij kolejowych: Canadian National Reilwais oraz linij meksykańskich — może w Gdyni wystawiać bezpośrednie konosamenty nie tylko do portów amerykańskich, ale również do miejscowości położonych wewnątrz kraju, umożliwiając w ten sposób penetrację polskich eksporterów na rynki amerykańskie, kanadyjskie i meksykańskie; zwłaszcza ten ostatni zaznacza się ożywionym ruchem, bo w ostatnich 2 miesiącach wysłano z Gdyni siedmiu statkami transporty do miejscowości położonych w Meksyku i transportowanych z portu Vera Cruz koleją do wnętrza kraju.

WYDAWANIE ZAŚWIADCZEŃ EKSPORTOWYCH NA WYWÓZ ZBÓŻ ZA ZWROTEM CŁA.

W związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu, ustalającym zwroty cła na zboża, produkty ich przemiału, nasiona roślin strączkowych i oleistych oraz na słód i groch polerowany (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 420), ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 VII 1938 r. o wykazie organizacyj uprawnionych do wydawania zaświadczeń eksportowych na wywóz za zwrotem cła wymienionych wyżej produktów oraz o warunkach uzyskania tych zaświadczeń.

Na mocy tego obwieszczenia zaświadczenia upoważniające do uzyskania zwrotu cła, otrzymywać będą firmy wpisane do rejestru eksporterów prowadzonego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, za pośrednictwem Związku Eksporterów Zboża R. P. w Poznaniu (Al. Marcinkowskiego Nr 3).

Do rejestru eksporterów zapisane mogą być firmy, które przedstawią za pośrednictwem Związku Eksporterów Zboża następujące dokumenty:

a) wyciąg z rejestru handlowego, względnie spółdzielczego;

b) odpis świadectwa przemysłowego odpowiedniej kategorii, względnie odpis karty rejestracyjnej ważnej na rok bieżący;

c) opinię właściwej izby przemysłowo-handlowej wydanej w porozumieniu z właściwą izbą rolniczą, względnie — w odniesieniu do spółdzielni — opinię właściwego związku rewizyjnego lub Państwowej Rady Spółdzielczej o kwalifikacjach i solidności kupieckiej;

d) zaświadczenie, iż firma jest członkiem właściwej giełdy zbożowo-towarowej;

e) deklarację, w której firma zobowiązuje się stosować do zarządzeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu i postanowień wykonawczych Związku Eksporterów Zboża.

Rozróżnia się następujące rejestry eksportowe:

I. rejestr eksporterów zbóż: — wymagane: świadectwo przemysłowe kategorii I lub II dla przedsiębiorstw handlowych, względnie karta rejestracyjna Dział I, litera a lub b;

II. rejestr eksporterów nasion roślin strączkowych i oleistych: — wymagane świadectwo przemysłowe kategorii I, II lub III dla przedsiębiorstw handlowych, względnie karta rejestracyjna Dział I, litera a, b lub c;

III. rejestr eksporterów mąki i produktów przemiału: — wymagane świadectwo przemysłowe kategorii I, II, III lub IV dla przedsiębiorstw przemysłowych, względnie karta rejestracyjna Dział II, litera a lub b;

IV. rejestr eksporterów słodu: — wymagane:

a) świadectwo przemysłowe kategorii I lub II dla przedsiębiorstw handlowych, wzgl. karta rejestracyjna Dział I, litera a lub b, albo b) świadectwo przemysłowe kategorii I, II, III, IV lub V dla przedsiębiorstw przemysło-

wych, wzgl. karta rejestracyjna Dział II, litera a lub b.

Firmy wpisane do rejestru I mogą również trudnić się wywozem nasion roślin strączkowych i nasion roślin oleistych.

Spółdzielnie (rejestr I i II) obowiązane są przedstawić świadectwo przemysłowe przynajmniej III kategorii.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, iż firmy eksportowe i niezarejestrowane wg wymagań § 3 i 4 obwieszczenia z dnia 30 VII 1938 r. (Monitor Polski 173, poz. 319), figurujące jednak w dotychczasowych rejestrach eksportowych — mogą otrzymywać zaświadczenia eksportowe jedynie do dnia 15 września 1938 r.

Firmy te, o ile przedstawiły już uprzednio wszystkie wymagane dokumenty, powinny złożyć do tego czasu wniosek o wpisanie ich do rejestru wraz z deklaracją przewidzianą w § 3e obwieszczenia.

W SPRAWIE PODSKUBYWANIA GĘSI, PRZEZNACZONYCH NA WYWÓZ DO NIEMIEC.

W bieżącej kampanii eksportowej duże trudności w zbycie gęsi powstały na skutek nieodpowiedniego podskubywania gęsi przez hodowców. Kupcy niemieccy, sprowadzający gęsi z Polski, odmawiają przyjmowania gęsi zbyt mocno podskubywanych na grzbietach. Według otrzymanych informacyj, na stacjach granicznych (Zbąszyń) urzęduje specjalna komisja niemiecka, która dyskwalifikuje jako nienadające się na eksport gęsi nieodpowiednio podskubywane. Wobec wielkiej roli, jaką odgrywa eksport gęsi do Niemiec na naszym rynku drobiu, niewykorzystanie kontyngentu na wywóz gęsi do Niemiec odbić się może ujemnie na kształtowaniu się cen gęsi otrzymywanych przez rolników. Z tego względu rolnicy winni dołożyć wszelkich starań, by eksporterom dostarczyć wyłącznie gęsi odpowiednio podskubane. Podskubanie gęsi winno nastąpić w 2 do 3 tygodnie przed odstawą, przy czym podskubywanie należy rozłożyć na kilka razy i wyrywać tylko pióra dojrzałe, które prawie same wypadają. Nie należy wyrywać piór z grzbietu, ze skrzydeł, piór z boków, służących do podpierania skrzydeł i utrzymania ich pozycji. Gęsi podskubane w ten sposób opierzają się znów całkowicie w 2 do 3 tygodnie po nadejściu do tuczarni i idą na rzeź w pełnym, a jednak odświeżonym opierzeniu. Na tym właśnie kupcom niemieckim zależy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1938 R.

BELGIA. Ostatnio przeprowadzone zmiany taryfy celnej dotyczą: gruszek świeżych, płynnej gumy, szkieł do okularów i aparatów radioelektrycznych.

EGIPT. Dnia 11 VII br. weszły w życie podwyższone cła na: cukier, glukozę, wyroby cukiernicze, czekoladę, pomidory w puszkach i zaprawie, esencje kawy, drożdże, szmergiel, artykuły farmaceutyczne, farby mineralne, przędzę ze sztucznego jedwabiu, stożki kapeluszowe, kapelusze męskie i damskie, czapki i berety, rury i łączniki do rur, piece, kominki i grzejniki, narzędzia z lanego żelaza i ze stali, nity i haki, blachy i płyty metalowe oraz lampy elektryczne.

ESTONIA. Począwszy od 5 VII br. obowiązuje podwyższone cło na surowe skóry, w wysokości 0,60 kor. od 1 kg netto.

FRANCJA. Kontyngentowanie przywozu kartofli oparte zostało na nowych zasadach. Kontyngent przywozowy wynosi do 30 VI 1939 — 800.000 q. (13 VII 38).

HOLANDIA. Z dniem 1 lipca rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania przywozu następujących artykułów do Holandii.

	Okres bazowy	Ustaw. przydział
Papier i wyroby	1933/34	50% wagi brutto
Celofan itp.	1933	100% wagi brutto
Tapety	1933/34	90% wagi brutto
Nawozy sztuczne	1 VII 32-1 VII 33	30% wagi brutto
Saletra chilijska	1932/33	100% wagi brutto
Woda amoniakowa	1934	100% wagi netto
Śruby	1933	40% wagi brutto
Podstawy do izolatorów	1933	100% wagi brutto
Przędza lniana	1935	50% wagi brutto
Cement	1931/32	40% wagi brutto

W porównaniu z poprzednim okresem, na uwagę zasługuje zmniejszenie ustawowego przydziału dla papieru i wyrobów z 80% do 50%.

INDIE BRYT. Według doniesienia dziennika urzędowego („Indian Gazette", 25 VI br.) cło na celulozę jak i różne gatunki papieru zostało obniżone.

KOLUMBIA. Urząd Kontroli Dewiz i Wywozów wydał dnia 17 VI br. rozporządzenie, zmieniające dotychczasowe warunki uzyskiwania pozwoleń importowych. Jedną z istotnych zmian, ważnych również dla eksporterów polskich, jest zwolnienie importera kolumbijskiego od obowiązku składania depozytu w wysokości 5 proc. wartości zezwolenia importowego. Ten depozyt gwarancyjny chronił pośrednio interesy dostawców zagranicznych bo dawał im pewną gwarancję, że importerzy kolumbijscy, zmuszeni inwestować pewną gotówkę przy formułowaniu zamówienia, nie będą dokonywać zamówień lekkomyślnych, a także mniej będą skłonni do odmawiania przyjęcia towaru dla błahych motywów czy reklamacyj. Obecne zniesienie 5-procentowego depozytu, choć niewątpliwie korzystne dla importerów kolumbijskich, zwiększa równocześnie ryzyko eksportera zagranicznego. Dlatego też eksporterzy polscy tym bardziej winni zwracać uwagę na staranny dobór swych agentów kolumbijskich, dających gwarancję, że będą opracowywać tylko klientelę istotnie solidną.

PARAGWAJ. Ostatnio wprowadzone zostały znów ostre ograniczenia dewizowe, po dłuższym okresie, w którym praktycznie ograniczeń takich nie było. Nowe przepisy wzorowane są na przepisach argentyńskich, jednak przepisy wykonawcze jeszcze nie zostały wydane. Na razie dewizy zagraniczne sprze-

dawane są tylko przez banki paragwajskie na cele pokrycia należności za import, na podstawie dokumentów.

Celem szybkiego poprawienia sytuacji finansowej kraju, rząd paragwajski ustanowił cło 20% od wartości na wszystkie artykuły, importowane dotychczas bez cła.

STANY ZJEDNOCZONE A. M. Z końcem lipca wejdzie w życie t. zw. „Doughton Bill", wprowadzający pewne zmiany w ustawodawstwie celnym jak też w taryfie celnej. Zmiany dotyczą przepisów o znakowaniu pochodzenia towaru i wprowadzają pewne ułatwienia. Zniesiona zostaje m. in. 10-proc. opłata dodatkowa, nakładana przez urzędy celne w razie stwierdzenia niedostatecznego oznaczenia przesyłek. Przesyłki takie mogą zostać ex post — za zamknięciem celnym — oznaczone. Pewne ułatwienia wprowadza ustawa w samym znakowaniu towarów i przewiduje w szeregu wypadków zwolnienie od tego obowiązku czy to opakowania zewnętrznego, wewnętrznego lub samego towaru. Ustawa przewiduje dalej możliwość zaopatrywania wszelkich statków w towary zagraniczne bez uiszczania cła i innych opłat od tych towarów.

W ustawie zmieniono również taryfikację celną niektórych towarów i tak np. stożki kapeluszowe, które dotychczas podlegały cłu w wysokości 33 c od lb plus 45 proc. od wart., obecnie obciążone być mają cłem w wysokości 40 proc. plus 75 proc. (poz. 1115a); koce wełniane, opłacające cło w wysokości 50 proc. od swej wartości jako wyroby wełniane, obecnie clone być mają indywidualnie, co w praktyce równa się podwyżce cła.

SZWAJCARIA. Ukazało się rozporządzenie regulujące import ziemniaków jadalnych do Szwajcarii. Rozporządzenie wymienia firmy, uprawnione do przywozu kartofli, jak i wysokość kontyngentu importowego.

SZWECJA. Opłata importowa od baraniny została podwyższona z 15 na 30 oera od kg, taka sama opłata od mięsa końskiego wynosi 15 oere od kg. (16 VII 38).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Konserwy jarzynowe. Agent polski w Boliwii zamierza wprowadzić na ten rynek konserwy jarzynowe i w związku z tym poszukuje odpowiednich dostawców. R/18180/95/S.

Owoce suszone. Polska firma agenturowa w Algerze posiada nabywców na wszelkiego rodzaju owoce suszone. R/18922/76/S.

Różne. Firma agenturowa kubańska poszukuje przedstawicielstw polskich na Kubę. F/18401/4.H./H.

Różne. Firma agenturowa norweska interesuje się objęciem przedstawicielstw z zakresu następujących branż: obuwia gumowego, technicznych wyrobów gumowych, opon do rowerów i samochodów, chemikalij, rur i armatur. E/19691/95/H.

Różne. Firma agenturowa węgierska zaprowadzona w sferach przemysłu elektrotechnicznego, maszynowego i włókienniczego poszukuje odpowiednich przedstawicieli firmy polskiej E/18913/95/H.

Różne. Firma indyjska interesuje się objęciem przedstawicielstw firm polskich na Indie Brytyjskie. E/19683/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Anglii poszukuje przedstawicielstw firm polskich z zakresu różnych branż. E/19673/95/H.

Gips modelowy i budowlany. Firma finlandzka interesuje się importem powyższych artykułów. P/18777/53/47/ID.

Klej kostny i skórny. Firma angielska interesuje się importem powyższych artykułów. P/19272/47/ID.

Karbid. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami karbidu w Polsce. P/19679/47/ID.

SPRAWY PODATKOWE

NORMY DOCHODOWOŚCI DLA USTALENIA PAŃSTWOWEGO PODATKU DOCHODOWEGO.

Pomorska Izba Rolnicza podaje do wiadomości, że okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dn. 23 czerwca 1938 r. L. D. V. 9463/1/38 ustalone zostały dla poszczególnych powiatów ceny żyta płacone producentom rolnym w roku kalendarzowym 1937 i gospodarczym 1936/37, które służyć będą dla określenia ogólnych norm dochodowości gruntów na rok podatkowy 1938 i ustalania na tej podstawie państwowego podatku dochodowego. Poniższa tabelka podaje wysokość tych cen dla poszczególnych powiatów:

Powiat	Przeciętne w 1937 r. kal.	Przeciętne w 1936/37 r. gosp.
1. Bydgoszcz	23,30	20,70
2. Brodnica	22,70	20.30
3. Chełmno	22,90	20.70
4. Chojnice	23,90	20,80
5. Grudziądz	23.10	19.70
6. Inowrocław	22,70	20,40
7. Kartuzy	23 60	20 70
8. Kościerzyna	24,00	21,20
9. Lipno	23,00	20.90
10. Lubawa	22,30	20,00
11. Morski	23,30	20,60
12. Nieszawa	22,80	20,50
13. Rypin	22,40	20.10
14. Sępólno	22,80	20,30

Powiat	Przeciętne w 1937 r. kal.	Przeciętne w 1936/37 r. gosp.
15. Starogard	24,50	21,50
16. Świecie	23,50	21,10
17. Szubin	22,40	20,20
18. Tczew	23,80	21,20
19. Toruń	23,10	20,70
20. Tuchola	24,00	21,20
21. Wąbrzeźno	22,80	20,50
22. Włocławek	22,80	20,50
23. Wyrzysk	22,40	20,20

W SPRAWIE INFORMACYJ PODATKOWYCH DLA WŁADZ SKARBOWYCH.

Izby Skarbowe stosowały przy ściąganiu potrzebnych materiałów wymiarowych w szerokiej mierze zbieranie tychże we własnym zakresie. Ostatnio wszakże zaznaczyła się w stosowanej praktyce pewna zmiana, polegająca na tym, że Izby zwróciły się, w powołaniu na § 1. art. 60, do płatników z wezwaniem o udzielanie bezpłatnie wszelkich posiadanych przez nich danych i informacyj, potrzebnych do wymiaru podatków.

Z głęboką słusznością podkreśliło już swego czasu Stowarzyszenie Kupców Polskich, że zbieranie informacyj na tej drodze stanowi źródło nieporozumień, które polegają przede wszystkim na tym, że kupiec prowadzący księgi handlowe nie jest i nie może być nigdy pewien, czy podane przez jego kontrahenta nazwisko wzgl. adres, jest przy transakcjach gotówkowych prawdziwe, pomijając okoliczność, że może ono być często w ogóle nieznane. Zaś przy stwierdzeniu tej okoliczności przez władze skarbowe, te wytaczają podatnikowi zarzut księgowania fikcyjnych pozycyj, co w następstwie pociąga za sobą unieważnienie ksiąg. A stwierdzić trzeba, że nie jest to jedyna strona ujemna tego sposobu zbierania informacyj.

§ 2 wspomnianego art. 60 stwierdza, że w razie rzeczywistej trudności w dostarczaniu danych i informacyj, winny instytucje, przedsiębiorstwa i osoby zezwalać organom władz skarbowych na przeglądanie wszelkiego rodzaju aktów, ksiąg, dokumentów i innych zapisków, jak również na sporządzanie z nich odpowiednich odpisów i wyciągów, potrzebnych do wymiaru podatków.

Z zestawienia § 1 i 2 art. 60 wynika, że władza skarbowa nie posiada prawa zmuszać podatnika do sporządzania wykazów dostawców i odbiorców, bowiem stosowanie względem płatnika sankcyj karno-skarbowych w tym przypadku dopuszczalne jest dopiero wtedy, gdyby płatnik nie chciał zezwolić na przegląd i sporządzanie odpisów oraz wyciągów z potrzebnych materiałów jak też i ksiąg.

Klucz sprawy leży we właściwej interpretacji terminu w razie rzeczywistej trudności.

POMOCNIK PODRÓŻUJĄCY — PODATEK PRZEMYSŁOWY.

N. T. A. w motywach wyroku z dnia 10 III 1938 r. L. Rej. 2971/36 stanął na stanowisku, że odbieranie przez pomocnika podróżującego (komiwojażera) towaru, nadsyłanego pod jego adresem przez reprezentowane przedsiębiorstwo, i podział tego towaru między klientów tegoż przedsiębiorstwa — nie pozbawia go charakteru pomocnika podróżującego, który podlega podatkowi przemysłowemu jedynie w formie świadectwa przemysłowego.

OPŁATY NA FUNDUSZ DROGOWY.

Okólnikiem z dnia 22 VII 1938 r. (L. D. V. 14766/4/33) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że z chwilą wejścia w życie ustawy z dnia 29 III 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 29/1933) i uchylenia w ten sposób art. 18 ustawy poprzedniej (z dn. 3 II 1931 r. — Dz. U. R. P. Nr 16, poz. 81), na podstawie którego pobierano opłaty na fundusz drogowy od biletów — wszystkie rodzaje opłat na fundusz drogowy przewidziane znowelizowaną ustawą, a obciążające przedsiębiorstwa przewozowe, nie mają charakteru opłat ponoszonych na rzecz funduszu drogowego przez osoby trzecie, tj. przez pasażerów, lecz przeciwnie obowiązane jest ponosić te opłaty przedsiębiorstwo ze swego przychodu brutto, który, w myśl art. 3 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 46, poz. 339), stanowi obrót podlegający opodatkowaniu. Wobec powyższego opłaty te należy doliczać do podlegającego opodatkowaniu obrotu przedsiębiorstw przewozowych.

O ile natomiast chodzi o podatek dochodowy, to przedsiębiorstwa autobusowe mają nadal prawo do potrącania z podstaw wymiaru podatku dochodowego przymusowych świadczeń na rzecz funduszu drogowego, bez względu na formę ich ponoszenia (a więc i w formie przewidzianej w art. 7 ustawy o państwowym funduszu drogowym — (Dz. U. R. P. Nr 45/1933, poz. 352), zgodnie z art. 6 i 10 ustawy o podatku doch. (Dz. U. R. P. Nr 2/1936, poz. 6).

SPRAWY SOCJALNE

WYPŁACANIE ZAROBKÓW ROBOTNIKOM NA ĆWICZENIACH OBRONY NARODOWEJ.

Związek Izb Przemysłowo - Handlowych zwrócił się do wszystkich zakładów pracy, które dotychczas nie podjęły dobrowolnie obowiązku wypłacania zarobków robotnikom, powołanym na ćwiczenia Obrony Narodowej — z wezwaniem do wypłacania robotnikom za dni spędzone na ćwiczeniach w oddziałach Obrony Narodowej wynagrodzenia według następujących norm, stosowanych w zakładach wojskowych i uznanych przez Związek Izb za najodpowiedniejsze:

1) dla pracownika mającego na utrzymaniu 1 członka rodziny — 40% zarobku dziennego; 2) 2 członków rodziny — 50%; 3) ponad 2 członków rodziny — 60% zarobku dziennego.

Zgodnie z pismem Ministerstwa Spraw Wojsk. z dnia 25 IV 1938 r. Nr spr. 3310/0. N. — wydatki, poniesione z tego tytułu przez przedsiębiorstwa mogą być traktowane jako pewnego rodzaju świadczenia na Fundusz Obrony Narodowej.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIEUBEZPIECZENIE PRACOWNIKA.

Na tle przepisów art. 112 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911), Sąd Najwyższy wypowiedział m. in. następujące opinie prawne:

1) „Pracownik, który nie został przez pracodawcę zgłoszony do ubezpieczenia, nie jest obowiązany, przed wniesieniem pozwu przeciwko pracodawcy o odszkodowanie, zgłosić wpierw roszczenie o świadczenia do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dn. 15 III 1938 r. L. C. II 2374/37).

2) „Zaniedbanie ustawowego obowiązku zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia, choćby za jego wiedzą lub zgodą, uzasadnia wyłączną odpowiedzialność pracodawcy za szkodę pracownika" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 19 I 1938 r. L. C. II 1938/37).

SKUTKI NIEUBEZPIECZENIA PRACOWNIKA.

Na tle przepisów art. 112 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911), Sąd Najwyższy wypowiedział m. in. następujące opinie prawne:

1) „Sąd jest władny orzec o szkodzie wynikłej wskutek nieubezpieczenia pracownika także przed zapadnięciem orzeczenia instytucji ubezpieczeń społecznych w kwestii obowiązku ubezpieczenia".

(z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 15 III 1938 r. L. C. II 2374/37).

2) „Art. 112 nie przewiduje rozłożenia odpowiedzialności pracodawców - współwłaścicieli za szkodę, wynikłą z nieubezpieczenia pracownika, wedle ich udziału we własności".

(z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 19 I 1938 r. L. C. II 1938/37).

ODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELA ZAKŁADU PRACY ZA DZIAŁANIA I ZANIECHANIA ZARZĄDCY PRZYMUSOWEGO.

W związku z istnieniem zarządów przymusowych powstawały stosunkowo liczne spory, kto ponosi odpowiedzialność w przypadku, gdy zarządca przymusowy nie zgłosi do ubezpieczenia pracownika danego zakładu pracy. Chodziło o odpowiedzialność właściciela zakładu pracy. Według jednego z tych poglądów właściciel zakładu pracy będącego w zarządzie przymusowym, nie mając żadnych praw, gdyż wszystkie prawa przeszły na osobę przymusowego zarządcy — nie może ponosić odpowiedzialności za działania i zaniechania przymusowego zarządcy, a więc i za ew. niezgłoszenie pracownika do ubezpieczenia. W poglądzie drugim opierano się na tym, że zarządca przymusowy jest tylko pewnego rodzaju pełnomocnikiem właściciela zakładu pracy, wskutek czego właściciel musi ponosić odpowiedzialność za działania i zaniechania przymusowego zarządcy.

Na stanowisku tym stanął również Sąd Najwyższy Izba Cywilna, który w orzeczeniu z dnia 19 I 1938 r. L. C. II 1938/37 wypowiedział następującą opinię prawną:

„Ponieważ kurator majątku działa nie w imieniu własnym, lecz w imieniu właściciela majątku, objętego kuratelą, przeto za szkodę, wynikłą wskutek nieubezpieczenia pracownika w okresie kurateli, ponosi materialną odpowiedzialność wobec poszkodowanych nie kurator lecz właściciel majątku, który z tej przyczyny może mieć jedynie regres do kuratora".

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 VIII DO 7 IX 38 R.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji
15 VIII	Bremen	Cherbourg	15 VIII 22,15
17 VIII	Hansa	Cherbourg	17 VIII 22,15
22 VIII	Batory	Gdynia	22 VIII 17,—
22 VIII	Europa	Cherbourg	22 VIII 22,15
23 VIII	Manhattan	le Havre	23 VIII 22,15
26 VIII	Columbus	Cherbourg	26 VIII 22,15
29 VIII	Queen Mary	Cherbourg	29 VIII 22,15
31 VIII	Bremen	Bremerhaven	31 VIII 22,15
3 IX	Piłsudski	Gdynia	3 IX 17,—
5 IX	Normandie	le Havre	5 IX 22,15
8 IX	Europa	Cherbourg	8 IX 22,15

b) do Ameryki Południowej, Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaj, Paragwaj).

15 VIII	Conte Grande	Genova	14 VIII 22,15
17 VIII	Almanzora	Cherbourg	17 VIII 22,15
22 VIII	Massilia	Bordeaux	22 VIII 22,15
25 VIII	Highl Chicftain	Boulogne	25 VIII 22,15
30 VIII	Cap. Arcona	Hambourg	30 VIII 22,15
1 IX	Asturias	Cherbourg	1 IX 22,15
7 IX	Oceania	Napoli	6 IX 22,15

SPRAWA REJESTRACJI TOWAROWYCH LISTÓW PRZEKAZOWYCH W URZĘDZIE CELNYM W GDYNI.

Biuro Portowe P. K. P. w Gdyni przesyła nam następujące pismo:

Do stacji Gdynia-Port często nadchodzą

przesyłki przekazowo-celne przeznaczone do dalszego wywozu morzem, które po odstawieniu na torach odstawczych „Wykop" wskutek zmiany miejsca postoju statku, zostają wyładowane w obrębie innego Oddziału Urzędu Celnego. W związku z tym zachodzi potrzeba przekazywania takich przesyłek z pierwotnego do nowego Oddziału U. C., co powoduje dodatkowe obciążenie przesyłki kosztami z tego tytułu.

Ponieważ obciążenie przesyłek eksportowych takimi kosztami nie leży w interesie portu ani jego klientów, Biuro Portowe P. K. P. wydało zarządzenie Ajencji celnej w Gdyni-Port, ażeby towarowych listów przekazowych nie rejestrowała w Urzędzie Celnym natychmiast po przybyciu wagonów do Gdyni-Port, lecz dopiero po złożeniu zamówienia na ustawienie wagonów pod rozładunek.

W tym celu odbiorca wzgl. upoważniona przezeń osoba winna złożyć u magazyniera ajencji celnej magazyn V odpis zamówienia, ażeby umożliwić magazynierowi zarejestrowanie towarowych listów przekazowych zamówionych wagonów we właściwym Oddziale Urzędu Celnego.

W wypadkach, gdy odbiorca wyjątkowo żąda bezpośredniego ustawienia wagonu pod statek, pomimo że zgodnie z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym wagon winien być tymczasowo ustawiony na tory odstawcze „Wykop" powinien tak samo złożyć odpis tego zamówienia u magazyniera ajencji celnej (magazyn V).

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH.

Z dniem 1 VIII 1938 r. ulega skreśleniu taryfa PB-15, na import śledzi solonych, przewidująca opłaty: klasy 11 na przesyłki zwyczajne, klasy 7 na przesyłki pośpieszne oraz klasy II na przesyłki drobnicowe zwyczajne i pośpieszne. Obowiązywać będzie wskazana w Klasyfikacji towarów, klasa zasadnicza 5 wagonowa; przy przewozie śledzi złowionych i zasolonych przez rybaków na polskim wybrzeżu — taryfa specjalna wewnętrzna.

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ Nr 104 i 223 POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY ZWIĄZKOWEJ DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI.

Z mocą obowiązującą od 8 sierpnia 1938 r. wprowadzono do taryfy artykułowej nr 104, obowiązującej dla przewozów żelaza i stali oraz wyrobów nową stację Celakovice. Przewoźne za maszyny i narzędzia wszelkiego rodzaju nierozebrane albo rozebrane, także ich części o ile nie są w taryfie oddzielnie wymienione, wynosi w myśl tego uzupełnienia z portów polskiego obszaru celnego do stacji Celakovice 2.520 hč za 100 kg dla przesyłek 5-tonowych oraz 2.245 hč dla przesyłek 10-tonowych.

Do taryfy artykułowej nr 223 polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej część II zeszyt 2, obowiązującej dla przewozów bawełny, nieprzędzonej surowej albo czyszczonej, odpadków bawełnianych oraz bawełny sztucznej z portów polskiego obszaru celnego do Czechosłowacji, wprowadzono nową stację Rosice nad Łabą. Stawka w tym kierunku wynosi za 100 kg 2.930 hč przy przewozie 10 t.

ZNIŻKI DLA TRANSPORTÓW ZŁOMU I RUD DO WĘGIER VIA GDYNIA/GDAŃSK.

Pozycja aneksowa nr 605 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi traci ważność z dniem 31 VII 38 i została zastąpiona z dniem 1 VIII 38 r. przez nową pozycję aneksową, która obowiązuje dla transportów złomu pozycji A4 taryfy artykułowej nr 3 i dla transportów rud pozycji A taryfy artykułowej nr 214 (polsko-czechosłowacka taryfa, zeszyt 6).

Według nowej pozycji aneksowej nr 605 przewoźne za wyżej wym. towary z Gdyni/Gdańska do czechosłowacko-węgierskiej stacji granicznej Linhartovce/Bánréve wynosić będzie 1.100 hč. Zniżka warunkowana jest przewozem 3.000 ton w czasie od 1 VIII 38 do 31 XII 38 i będzie stosowana albo w drodze zwrotu, albo w drodze kartowania przy złożeniu przepisowej gwarancji.

ROZSZERZENIE POLSKO - CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DUNAJOWEJ, ZESZYT 1.

Z ważnością od 1 VIII 38 wprowadzony został dodatek I do zeszytu 1 wyżej wymienionej taryfy, który zawiera następujące nowe taryfy artykułowe:

taryfa artykułowa
- nr 39 (żelazo, stal w stanie surowym),
- nr 41 (wyroby szklane),
- nr 14 (słoma z prosa dzikiego),
- nr 16 (szmaty).

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KUPIECKIE SZKOLENIE MŁODZIEŻY KRESOWEJ W ZACHODNIEJ POLSCE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu przyznało Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie subsydia na przeprowadzenie akcji praktycznego doszkolenia 80 kandydatów na kupców z terenu Centralnego Okręgu Przemysłowego, Małopolski Wschodniej i Wołynia. Akcja polega na skierowaniu odpowiednich kandydatów z wyżej wymienionych terenów na praktykę 10-miesięczną do dobrze zorganizowanych firm w Poznańskim, na Pomorzu i Śląsku. Praktyki powyższe w za-

sadzie są płatne, poza tym na koszty utrzymania praktykantów Ministerstwo przeznaczyło na każdego praktykanta zł 40,— miesięcznie na okres 10-miesięczny. Kandydaci rekrutują się z młodzieży w wieku lat 22—28, wyznania chrześcijańskiego, która pragnie poświęcić się handlowi. Od kandydatów wymagane jest ukończenie co najmniej 7-klasowej szkoły powszechnej. Kandydaci z wyższym wykształceniem będą mieli pierwszeństwo.

Obowiązkiem praktykodawcy jest przeprowadzić szkolenie praktyczne wszechstronnie. Szkolenie więc polegać będzie na zapoznaniu kandydata ze wszystkimi działami interesu handlowego. Kandydat powinien zapoznać się z buchalterią, wystawianiem faktur, dokonywaniem zakupów, zdobywaniem klienteli itp. W razie gdyby się okazało w czasie praktyki, że kandydat nie nadaje się do obranego przez niego zawodu, może być mu subwencja cofnięta a on sam odesłany do jego miejsca zamieszkania. Również gdyby zaszła taka okoliczność, że praktykodawca chciałby koniecznie zatrzymać praktykanta na stałe w swym przedsiębiorstwie, to obowiązany byłby zwrócić Ministerstwu Przemysłu i Handlu koszty, wyłożone na dokształcenie praktykanta.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu traktuje powyższą akcję, jako akcję próbną, która może w przyszłości przerodzić się w systematyczne i planowe dokształcanie.

WYSTAWY I TARGI

REZULTATY „TARGÓW MEBLARSKICH“ W NOWEM N. WISŁĄ.

Według sprawozdania Zarządu Miejskiego w Nowem nad Wisłą, tegoroczne „Targi Meblarskie w Nowem“, urządzone w czasie od 26 czerwca do 10 lipca 1938 zwiedziło ogółem ponad 15.000 osób, natomiast ogólny obrót, uzyskany przez wystawców (transakcje, zamówienia) w czasie trwania Targów wyniósł około 200.000 zł.

Obrót ten uzyskano z transakcyj z klientami z następujących województw: pomorskie 66%, warszawskie 14%, krakowskie 3,1%, śląskie 3%, poznańskie 1,6%, kieleckie 1,4%, Wolne Miasto Gdańsk ca 10%. Również sprzedano do Anglii 0,9%.

Obroty te uzyskało 33 wystawców, niezależnie od tego pewną ilość zamówień otrzymały warsztaty meblarskie w Nowem, które nie wzięły udziału w Targach, a warsztatów tych jest około 70. Obroty tych ostatnich trudno ująć statystycznie.

PORTY GDYNIA I GDAŃSK ORGANIZUJĄ WYSTAWĘ W BUDAPESZCIE.

Z uwagi na wzrastające znaczenie zaplecza węgierskiego dla portów polskiego obszaru celnego, postanowiły zarządy obydwu portów zorganizować w Budapeszcie w pierwszych dniach października br. wystawę, której celem będzie zapoznanie szerszych mas zaplecza węgierskiego ze znaczeniem portów Gdyni i Gdańska, jako ośrodków przeładunkowych, z warunkami pracy w portach oraz możliwościami rozwojowymi dla obsługi handlu węgierskiego. Wystawione zostaną dwa duże modele, t. j. model portu gdyńskiego i gdańskiego oraz 8 dużych wykresów przedstawiających m. in. połączenia morskie, połączenia kolejowo-wodne, urządzenia mechaniczne portów Gdyni i Gdańska oraz rozwój ich obrotów, zarówno polskich jak i tranzytowych, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu węgierskiego. Poza tym wystawione będą modele statków polskiej floty handlowej oraz 60 fotografij. Podczas wystawy wygłosi dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowski odczyt o portach Gdynia i Gdańsk. Otwarcie wystawy przewiduje się na dzień 7 października br.

PORTY GDYNIA I GDAŃSK WYSTAWIAJĄ NA JESIENNYCH TARGACH PRASKICH.

Ze względu na wielkie znaczenie zaplecza czechosłowackiego dla portów polskiego obszaru celnego, zarządy obydwu portów postanowiły jak i w latach poprzednich, wziąć udział w tegorocznych jesiennych Targach Praskich. Wystawione będą 3 wielkie wykresy przedstawiające ruch towarowy i ruch statków, tranzyt czechosłowacki oraz ruch linij regularnych w portach Gdyni i Gdańska. Poza tym wystawione będą również liczne fotografie propagandowe.

26 NIEMIECKIE TARGI WSCHODNIE W KRÓLEWCU.

W czasie od dn. 21 do dnia 24 sierpnia br. odbędą się w Królewcu (Prusy Wschodnie) z kolei XXVI Międzynarodowe Targi Wschodnie.

Na wymienionych Targach poza pokazem wytwórczości niemieckiej z zakresu przemysłu, rzemiosła, techniki, produkcji agrarnej i hodowlanej oraz specjalnej wystawy wschodniej Urzędu Wyżywienia Rzeszy, bierze również udział szereg państw obcych a m. in. Polska i Wolne Miasto Gdańsk, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, Norwegia, Węgry, Turcja i Mandżukuo. Jeśli chodzi o wystawców, biorą oni udział zbiorowo (kolektywnie) względnie indywidualnie.

Podobnie, jak szereg wymienionych państw bałtycko - skandynawskich, Polska wystąpi z wystawą kolektywną, na co złożą się eksponaty produkcji rolniczej, przemysłowej, przemysłu ludowego, działu komunikacyjnego

(Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe, Tow. Linij Lotniczych „Lot") oraz działu sztuki i kultury, która obejmuje polskie drzeworyty i książki. Ogółem dział polski obesłany jest przez 27 grup branżowych.

Organizacją działu polskiego na Niemieckich Targach Wschodnich w Królewcu zajmuje się Państwowy Instytut Eksportowy.

W ramach Targów wystawcy polscy uzyskali zezwolenie na sprzedaż wyrobów przemysłu ludowego na kwotę 30 tysięcy zł.

W Targach Wschodnich w Królewcu bierze udział około 2.500 wystawców. Tereny Targów posiadają ca 110.000 metrów kwadratowych powierzchni.

VII MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA PRÓB I TARGI W WARNIE.

W czasie od 14 sierpnia do 9 września br. urządza Bułgaria 7 z kolei Wystawę i Targi Prób w Warnie, budzące w tym roku o tyle więcej zainteresowania, że oprócz rodzimego przemysłu, rzemiosła i gospodarstwa wiejskiego bułgarskiego, reprezentowane tam będą również inne państwa, silnie zwłaszcza Italia.

Wystawa mieścić się będzie w pięciu halach o pow. 5.000 metrów kwadratowych. W jednej z hal urządzi stoisko Bułgarski Instytut Eksportowy.

PRZETARGI

PRZETARGI DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

I.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetargi nieograniczone na dzień 23 sierpnia 1938 r.

przetarg Nr V/36/1/38: różne przyrządy i narzędzia dla służby drogowej, warsztatowej i parowozowej około 240 pozycyj;

przetarg Nr V/36/2/38: karbid o granulacji 8×15 mm 1.200 kg, 15×22 mm — 58.000 kg, 25×35 mm — 64.000 kg;

przetarg Nr V/36/2/38: wojłok twardy gr. 10 mm — 50 kg, wojłok miękki gr 8 mm — 574 kg.

Oferty należy składać do godz. 11 dnia *23 sierpnia 1938 r.* do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub przez pocztę do Wydziału Zasobów w Toruniu. Oferty przesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uznane za spóźnione. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów. Oferty bez złożonego wadium uważać się będzie za nieważne.

II.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony nr V-33/38 na *dzień 23 sierpnia 1938 r.* na sprzedaż różnych starych materiałów.

Ofertę do przetargu należy złożyć do godziny 11 — 23 sierpnia 1938 r. do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. Toruń.

Oferty nadesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uważane za spóźnione.

Otwarcie ofert odbędzie się dnia 23 sierpnia 1938 r. o godz. 11. Do oferty należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 10% ogólnej sumy oferowanego kupna.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj o sprzedaży materiałów udzieli lub wyśle Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

III.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dzień *26 sierpnia 1938 r.*

Cegła ogniotrwała szamotowa do palenisk parowozowych wg war. technicz. Z 181 i rys. DOKP. A 4—63 = 1.108.000 kg
Cegła ogniotrwała szamotowa zwyczajna wg war. technicz. Z. 191 = 105.000 kg
Glina ogniotrwała wg wzoru = 40.000 kg
Mączka szamotowa wg war. technicz. Z. 181 = 25.000 kg
Zaprawa szamotowa wg war. techniczn. Z. 181 = 10.000 kg

Dostawa w częściowych partiach do 31 XII 1939 r. Każda partia do 200 ton w ciągu 4 tygodni od daty żądania przez Główny Magazyn Zasobów w Bydgoszczy.

Oferty należy składać do godz. 11 dnia *26 sierpnia 1938 r.* do skrzynki znajdującej się w lokalu gmachu Dyrekcji lub też przesyłać pocztą do Wydziału Zasobów DOKP. w Toruniu.

Oferty nadesłane pocztą po upływie tego terminu będą uważane za spóźnione.

Otwarcie ofert nastąpi dn. 26 VIII 1938 r.

PRZETARG OKRĘG. URZĘDU BUDOWNICTWA WYBRZEŻA MORSKIEGO W GDYNI.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni ogłasza nieograniczony przetarg na wykonanie budynku drewnianego o kubaturze ok. 700.00 m^3 w Orłowie-Kolibkach.

Czas trwania robót łącznie z dostawą materiałów wynosi 3 miesiące od daty zawiadomienia o przyjęciu oferty.

Termin składania ofert upływa dnia *23 sierpnia 1938 r.* o godz. 11,30.

Kosztorysy ofertowe wraz z warunkami przetargowymi wydaje Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w godzinach urzędowych od 10,00 do 12,00 za zwrotem kosztów administracyjnych.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone tylko w Kasie Urzędu Skarbowego w Gdyni wadium w wysokości 3% oferowanej kwoty w gotówce lub papierach wartościowych, przewidzianych przepisami o składaniu ofert.

Okręgowy Urząd Budownictwa W. M. zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta oraz unieważnienia przetargu.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO WE WŁOCŁAWKU.

Zarząd Miejski we Włocławku ogłasza przetarg na dostawę stalowych rur, kształtek wodociągowych i armatury wodociągowej.

Przedmiary przetargowe: szczegółowe warunki przetargowe, ogólne warunki umowy, ogólne warunki techniczne, ślepy kosztorys i wezwanie do składania ofert są do przejrzenia w gmachu Zarządu Miejskiego — Zakład Wodociągów i Kanalizacji, I piętro, pokój Nr 29 w godzinach urzędowych, opłata za komplet przedmiaru zł —.

Wadium w wysokości 3% oferowanej sumy należy składać w kasie Zarządu Miejskiego we Włocławku do godziny 11 do dn. 23 sierpnia 1938 r. 1) w gotówce, 2) w akcjach Banku Polskiego i banków komunalnych, 3) w papierach procentowych państwowych lub przez państwo gwarantowanych.

Oferty przetargowe w zalakowanych kopertach firmowych z napisem: „Zarząd Miejski we Włocławku - Zakład Wodociągów i Kanalizacji“ z napisem „oferta do przetargu na dostawę stalowych rur, kształtek wodociągowych i armatury wodociągowej“ z dołączonym w oddzielnej kopercie firmowej dowodem złożenia wadium z napisem: „Wadium na dostawę materiałów wodociągowych“, składać należy w Zarządzie Miejskim do dnia *23 sierpnia 1938 r.* do godz. 12, o której nastąpi otwarcie ofert. Oferty mogą być składane bądź na całość dostawy, bądź też na jej część.

WYDAWNICTWA

„O DALSZĄ ROZBUDOWĘ PORTU GDYŃSKIEGO“ — Rozważania i materiały — str. 86, nakładem Izby Przemysłowo-Handl. w Gdyni, r. 1938.

Znaczne zwolnienie w ciągu lat ostatnich tempa rozbudowy portu gdyńskiego i zagrażające z tego powodu trudności przy obsłudze wzrastających polskich obrotów towarowych drogą morską, są zjawiskami godnymi uwagi.

Toteż Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, jako instytucja, stojąca na straży ważnych interesów gospodarczych, ześrodkowujących się w porcie gdyńskim, uważała za swój obowiązek zbadać problem ten możliwie wszechstronnie i rezultaty pracy w tym kierunku podać do wiadomości publicznej. W wyniku tych badań ukazała się praca zbiorowa p. n. „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego“, w której przedstawione zostały następujące zagadnienia: port gdyński a polski handel zagraniczny, Gdynia i zaplecze, polska flota handlowa, opłacalność Gdyni, obecne warunki pracy portu gdyńskiego, program dalszych inwestycyj w porcie gdyńskim oraz kwestia reformy administracji portowej.

Poszczególne, poruszone tutaj problemy i zagadnienia o wysokiej wartości gospodarczo-publicystycznej, zostały głęboko przeanalizowane oraz opatrzone bogatym materiałem statystycznym, przeważnie o charakterze porównawczym.

Wymienione rozważania i materiały mają za cel wykazanie, że rozbudowa portu gdyńskiego nie może i nie powinna być uważana za zagadnienie o charakterze mniej pilnym i mniej ważnym od innych aktualnych zagadnień gospodarczych Polski, tym bardziej, że inwestowanie kapitałów w rozbudowę portu gdyńskiego jest wysoce korzystne dla całokształtu gospodarki państwowej.

Wydana publikacja jest wynikiem pracy zbiorowej, dokonanej pod redakcją Mgr. Kawczyńskiego, Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej przy współudziale Dr. Kasprowicza, red. Nowackiego, p. Polkowskiego i in.

„GDYNI — DZIEŃ POWSZEDNI“.

Pod powyższym tytułem wydana została niedawno jako odbitka z „Codziennej Gazety Handlowej“ broszura, posiadająca charakter reportażu — ankiety, a omawiająca aktualne zagadnienia miasta portowego Gdyni.

„Gdyni — dzień powszedni“ posiada następujące rozdziały: „Nasze nowe wielkie miasto“, „Gdynia — port Rzeczypospolitej“, „Obsługa klienta w porcie“, „Gdynia — miasto handlowe“, „Jak działa aparat finansowy“, „O uprzemysłowienie Gdyni“.

Konkluzją wspomnianej broszury są „wnioski i wytyczne“, które zebrane w ostatnim rozdziale — starają się wykazać wszelkie niedomagania, wpływające hamująco na dalszy rozwój Gdyni, zarówno jako portu i miasta.

Wspomniane wydawnictwo jest o tyle ciekawe, że stanowi zbiór najróżniejszych opinij i poglądów na sprawy gdyńskie oraz gospodarczo-morskie, które wyszły z ust ludzi pracujących w Gdyni, a więc najbardziej zorientowanych w aktualnych potrzebach miasta porto-

wego. Dlatego też broszura ta spełnić może pożyteczne zadanie, szczególnie w kierunku uświadamiania o obecnym stanie spraw gdyńskich — zainteresowanych kół.

NOWY ZESZYT „UPRAWY MORZA".

Ostatnio ukazał się nowy, drugi z kolei zeszyt „Uprawy Morza", organu Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni, który debiutował na wiosnę rb. Nowy zeszyt pisma wypełniając program, jaki mu zakreślił Komitet Redakcyjny, daje znowu szereg przyczynków z dziedziny gospodarki morskiej, ze specjalnym uwzględnieniem spraw gdyńskich.

Na wstępie działu pierwszego („Referaty") omawia mgr M. Rylke nader ważny problem prawno-morski: „Morski statek handlowy w prawie publicznym", dając zwięzły pogląd na stanowisko morskiego statku handlowego w prawie nowoczesnym, a w szczególności też w ustawodawstwie polskim. Wywody autora opierają się na sumiennym studium przesłanek historycznych tego zagadnienia. „Polski czarter węglowy" jest przedmiotem rozważań B. Porożyńskiego; referat obejmuje zarazem inne zagadnienia podstawowe dla zrozumienia sprawy, jak wydobycie i eksport węgla oraz zasadnicze dane o czarterze węglowym. Wskazuje przy tym autor na trudności wprowadzenia polskiego czarteru węglowego, widząc główną przyczynę tego w obecnym sposobie zamorskich sprzedaży węgla na warunkach fob. Z pracy mgr. T. Szmaja pt. „Kredyt warrantowy ze specjalnym uwzględnieniem Gdyni" wynika interesujący fakt, że popularna gdzie indziej forma kredytu, t. zw. warrant nie przyjęła się na terenie Gdyni, rugowana tu z powodzeniem przez t. zw. zaświadczenia składowe. Zagadnienie to tak aktualne w porcie gdyńskim zostało w pracy T. Szmaja wyczerpująco przedstawione, zwraca przy tym autor uwagę na dysproporcje w porównaniu z Gdańskiem, gdzie istnieje większa łatwość uzyskania kredytu.

W dziedzinę socjologii wiedzie nas przyczynek St. Pusłowskiego: „Zagadnienia robotnicze Gdyni". Niektóre nader znamienne fakty, tu rzeczowo przedstawione, niewątpliwie wywołają żywy oddźwięk w miejscowej opinii publicznej. Uzupełnieniem wspomnianego referatu jest „Statystyka bezrobocia w Gdyni", podana przez B. P. na podstawie danych urzędowych.

Obszerny dział „Aktualii" zawiera szereg drobniejszych przyczynków, wśród których na szczególną uwagę zasługują T. Nowackiego „O trajekt łączący Polskę ze Szwecją", „Problemy handlu zagranicznego w drzewnictwie" J. Kunerta, „Brazylia jako teren naszej ekspansji eksportowej" J. Czaińskiego, „Rozwój przedsiębiorstw szypczendlerskich w porcie gdyńskim" B. K. i „Gospodarka morska w r. 1937 w publicystyce polskiej" A. Zakrzewskiego.

Stałe działy: „Recenzje", „Notatka bibliograficzna" i „Prodomo sua" uzupełniają obfitej treści numer, który na blisko 100 stronach druku daje materiał, jak widzimy, różnorodny i wzięty przeważnie z praktyki portu gdyńskiego i jego zagadnień.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Świętojańska 23 (Instytut Bałtycki). Cena zeszytu 3,— zł, prenumerata roczna (4 zeszyty) — 10,— zł. Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska", Warszawa, Świętojańska 4.

ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY 1938.

Ostatnio wyszedł z druku „Rocznik Morski i Kolonialny" — 1938, wydany przez Ligę Morską i Kolonialną.

Zagadnienie wykorzystania morza i rynków zamorskich, jak również sprawa wejścia w szeregi państw korzystających z dóbr kolonialnych osiągnęły w świadomości społeczeństwa polskiego to stadium, w którym niezbędne jest operowanie już nie teoretycznymi wywodami, ale ścisłym obrachunkiem. Społeczeństwo polskie pragnie dziś dokładnie poznać i śledzić realne przejawy pracy w dziedzinie morskiej i kolonialnej zarówno pod kątem interesów polskich, jak i w skali międzynarodowej. — Wymieniony „Rocznik Morski i Kolonialny" usunął częściowo dający się odczuwać brak źródłowego wydawnictwa, informującego o całokształcie tych zagadnień.

Liga Morska i Kolonialna, uwzględniając ten brak, oddaje do użytku powszechnego swe wydawnictwo, w którym pragnie podać najszerszym warstwom społeczeństwa usystematyzowane i częściowo objaśnione dane cyfrowe, obrazujące zarówno nasz dorobek w dziedzinie spraw morskich i kolonialnych na tle pracy innych narodów, jak i nasze wzrastające potrzeby i braki w tym zakresie: na tle stanu posiadania bogato wyposażonych innych państw.

„Rocznik Morski i Kolonialny" — przez zakres wiadomości podanych oraz ze względu na swój układ i sposób ujęcia obfitego materiału — jest niewątpliwie pracą pionierską. Przygotowanie „Rocznika" polegało na żmudnym gromadzeniu danych z różnorodnych źródeł i dziedzin, przede wszystkim zaś na racjonalnym doborze materiału i jego kontroli.

„Rocznik Morski i Kolonialny" zawiera następujące rozdziały, ilustrowane bogato tabelami statystycznymi: „Port i miasto Gdynia", „Gdańsk", „Polski handel zamorski", „Handel zagraniczny przez Gdynię i Gdańsk", „Transport morski", „Polskie rybołówstwo morskie", „Drogi wodne i żegluga śródlądowa w Polsce", „Marynarka wojenna a) polska, b) obca", „Zagadnienia ludnościowe w Polsce na tle światowym", „Problem emigracyjny na tle międzynarodowym", „Zagadnienie uprzemysłowienia Polski", „Potrzeby surowcowe Polski — kolonie jako źródło surowców", „Handel kolonialny Polski i kolonie jako ryn-

ki zbytu", „Ustawodawstwo morskie z wyszczególnieniem traktatów i konwencyj międzynarodowych".

Dzieło kończy rozdział, poświęcony pracom, dokonanym przez Ligę Morską i Kolonialną w okresie jej 20-letniej działalności.

„Rocznik" ukazał się jako praca zbiorowa pod redakcją Dr. Józefa Czekalskiego, Kazimierza Jeziorańskiego i Janusza Lewandowskiego.

„Egzemplarz „Rocznika" kosztuje w handlu księgarskim 1 złoty.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w bieżącym tygodniu następujące ceny, w złotych, franco wagon Gdynia, towar oclony:

polskie połowy śledzi:

„Mewa" puste szkockie, twardo solone smolmatis 68,—, matis 72,—

„Mewa" pełne szkockie, twardo solone — smolmatis, matis, matfull 78,— za dwie połówki zł 4.— drożej.

„Pomorze" szkockie twardo solone — matis i matfull 70,—.

importowane śledzie solone:

nowe szkockie matiasy za dwie połówki, mało solone:

medium: Lerwick 83, Stronsay 90, Stornoway 96,

selected: Lerwick 93, Stronsay 100, Stornoway 106,

large: Lerwick 98, Stronsay 105, Stornoway 112,

nowe szkockie twardo solone matis i matfull — Lerwick 73, Stronsay 79,

crownmatis P. A. F. lipcowy połów 72, czerwcowy 69,

jarmuckie od 52,— do 60,—,

norweskie SLOO nowe 35, stare 28, VAAR nowe 33, stare 28,

islandzkie stare od 50—55, nowy połów 66.

ryby świeże i mrożone za 50 kg netto:

„Pomorze" dorsze świeże w lodzie z Morza Północnego zł 27,50

dorsze mrożone z Morza Półn. zł 30,—

łosoś morski, świeży z Morza Półn. zł 25.—

łosoś morski zamrożony, z Morza Północnego zł 27,—

śledzie świeże w lodzie z Morza Północnego zł 27,50

śledzie zamrożone z Morza Półn. zł 30,—

śledziki bałtyckie świeże w lodzie zł 13,—

makrele świeże z Morza Półn. zł 30,—

POŁOWY RYB MORSKICH W LIPCU 1938 R.

W przeciągu mies. lipca br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 300.730 kg ryb o wartości 157.223.— zł.

Według poszczególnych gatunków ryb połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

troć 680 kg, stornia 58.910 kg. zimnica 1.360 kg, skarp 5.870 kg, śledzie morskie 113.730 kg, węgorze 18.660 kg, wątłusze 85.260 kg, węgorzyce 2.360 kg, szczupaki 2.240 kg, okonie 200 kg, płotki 3.820 kg. makrele 2.600 kg, Gadus vireus 390 kg, Gadus aeglefimes 3.200 kg, Solea vulgaris 20 kg, Molva vulgaris 40 kg.

Natomiast podział połowów na poszczególne obwody według ilości i wartości był następujący: Hel — 3.600 kg o wartości 2.571,— zł, Gdynia — 47.610 kg o wartości 29.304,— zł, Jastarnia, W. Wieś — 12.750 kg o wart. 10.734 zł, Chłapowo, Karwia — 3.790 kg o wart. 1.709 zł, Puck i wioski zatoki — 26.210 kg o wartości 29.769,— zł, połowy dalsze — 89.940 kg o wart. 18.355.— zł, połowy dalekomorskie 116.830 kg o wartości 64.781.— zł.

Połowy przybrzeżne dały stosunkowo słabsze wyniki ze względu na małe ilości płastug, natomiast połowy dalsze w pobliżu Bornholmu i na głębinie gdańskiej były znacznie lepsze niż w czerwcu br.

PIERWSZE ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW.

W dniu 15 sierpnia 1938 r. przybył do portu rybackiego w Gdyni holenderski statek motorowy „Java" przywożąc 2.355 beczek morskich, t. zw. kanties ze śledziami szkockimi, pochodzącymi z połowów flotylli Towarzystwa „Mewa" na Morzu Północnym. Śledzie te załadowano w bazie holenderskiej w Scheveningen, a w Gdyni będą one przepakowane do beczek handlowych i już w najbliższych dniach znajdą się na rynku.

ŚWIEŻE RYBY Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Z połowów na Morzu Północnym powróciły 12 sierpnia 1938 r. do portu rybackiego dwa trawlery Towarzystwa „Pomorze" przywożąc: trawler „Adam" śledzi zasolonych na statku 190 kanties-beczek, świeżych śledzi w lodzie 63.000 kg i innych ryb świeżych 3.500 kg (dorsze i makrele).

Drugi trawler „Barbara", przyholowany przez trawler „Adam" przywiózł z połowów: śledzi solonych w beczkach 287 kanties. śledzi świeżych w lodzie 24.500 kg, innych ryb świeżych w lodzie 700 kg.

POŁOWY ŚLEDZIKÓW BAŁTYCKICH JUŻ SIĘ ROZPOCZĘŁY.

Rozpoczęły się już połowy śledzików bałtyckich. Dotychczas sprowadza się z zagranicy wielkie ilości małych śledzików dla celów naszego przemysłu rybnego, podczas gdy pol-

skie połowy przybrzeżne dla tego celu nie są wykorzystywane. W tym roku zajęła się skupem śledzików i przerobem ich na cele przemysłowe firma „Pomorze". Rybacy będą wyjeżdżali na połowy, zabierając ze sobą beczki i sól.

Dotychczas jednak nie załatwiono sprawy korzystania przez naszych rybaków przybrzeżnych z soli przemysłowej. Gdy dla połowów na Morzu Północnym bez trudu otrzymuje się około miliona kilogramów soli przemysłowej, to dla rybaków przybrzeżnych nie można dostać ani kilograma tej soli. Formalności, związane z uzyskaniem soli przemysłowej muszą być szybko załatwione, jeżeli chce się wykorzystać obecny sezon połowu.

KONIECZNOŚĆ ROZBUDOWY CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

W roku bieżącym tak, jak i w latach poprzednich, zabrakło już miejsca w chłodni rybnej w Gdyni. Rybacy nie mogą wykorzystać swych możliwości a rybołówstwo dalekomorskie na Morzu Północnym nie może się rozwijać. A nie chodzi tu przecież o nadzwyczajne fundusze. Bo rozbudowa chłodni o dalsze dwa piętra była przewidziana od dawna. Tak samo domaga się rozbudowy produkcja lodu na cele rybołówstwa dalekomorskiego. Obecnie statki, wobec małej wydajności fabryki lodu, nie będą się mogły w lód zaopatrywać w Gdyni i będziemy płacili naszymi dewizami za lód kupowany w portach zagranicznych. Są to wszystko inwestycje kluczowe, bez których nie można myśleć o normalnej pracy innych działów rybołówstwa morskiego.

SPRZEDAŻ SKÓR DORSZY, POCHODZĄCYCH Z POLSKICH POŁOWÓW.

W tych dniach doszła do skutku po raz pierwszy sprzedaż skór z dorszy, które miała na składzie Chłodnia Rybna w Gdyni, jako odpadki przy produkcji filetów rybnych. — Sprzedano cały zapas 7.000 skór surowych z dorszy. Będą one przerobione na artykuły galanteryjne i na obuwie damskie. Skóra dorsza jest bardzo trwałą i daje się ładnie farbować na dowolny kolor.

„OBIAD ZA TRZYDZIEŚCI SIEDEM GROSZY".

Pod takim tytułem wydał Morski Instytut Rybacki w Gdyni najnowsze przepisy przyrządzania potraw z ryb morskich. Na szesnastu stronach znajdzie każda gospodyni praktyczne przepisy smażenia i gotowania filetów rybnych. Wobec dużego nakładu cena broszury wynosi tylko dziesięć groszy za egzemplarz. Przepisy te mają szczególną wartość w czasie upalnego lata, kiedy ryba morska jako artykuł lekko strawny powinna znaleźć szerokie zastosowanie.

Przepisy nabyć można w Chłodni Rybnej w Gdyni oraz w każdym mieście w Polsce za pośrednictwem księgarni lub kiosków Ruchu.

TABOR POLSKIEJ FLOTY DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Polska flotylla dla połowów dalekomorskich liczy obecnie 23 statki rybackie, w tym 15 jednostek starszych i 5 nowych oraz 3 używane trawlery. Jeśli chodzi o przynależność taboru tego do poszczególnych przedsiębiorstw, towarzystwo „Mewa" posiada 15 lugrów śledziowych, towarzystwo „Korab" 3 lugry, towarzystwo „Delfin" 2 lugry, a towarzystwo „Pomorze" 3 trawlery rybackie.

Poza tym Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłosił ostatnio przetarg na budowę i dostawę trzech motorowych lugrów śledziowych, które powiększy tabor polskiej dalekomorskiej floty rybackiej.

PŁYNNOŚĆ ELEMENTU, ZATRUDNIONEGO W DALEKOMORSKIEJ FLOTYLLI RYBACKIEJ.

Kilkakrotnie już poruszony był problem przypadkowości w zatrudnianiu marynarzy — rybaków na naszych statkach dla połowów dalekomorskich, który najczęściej łączono z kwestią płynności tego elementu.

Dotychczas na polskich dalekomorskich statkach rybackich pracuje zaledwie połowa personelu polskiego, podczas gdy resztę stanowią wykwalifikowani rybacy holenderscy. Jest rzeczą ciekawą i charakterystyczną, że w skład personelu polskiego wchodzi zaledwie część rybaków z wybrzeża, poza tym spotyka się tu ludzi z rozmaitych dzielnic i zawodów, nie związanych zupełnie z fachem rybackim. — Rzecz zrozumiała, że musi to za sobą pociągać niekorzystne konsekwencje w formie płynności elementu, który nieprzyzwyczajony do trudnych warunków pracy na morzu, przy nadarzającej się sposobności uzyskania pracy gdzie indziej, przenosi się do innych zawodów.

Mimo więc poczynionych ze strony odnośnych czynników wysiłków przeciwdziałania temu zjawisku, kwestia racjonalnego szkolenia rybaków dalekomorskich oraz przyciągania do pracy w tym kierunku rybaków z zamiłowania jest zagadnieniem w dalszym ciągu otwartym.

Z poczynionych przez niektóre towarzy-
podatniejszym do tego rodzaju pracy elementem są rybacy z wybrzeża.
stwa dla połowów dalekomorskich doświadczeń okazuje się wszakże, że stosunkowo naj-

O SPRAWNIEJSZY TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW RYBNYCH.

Jednym z najważniejszych składników handlu rybnego, to sprawny transport. Dotychczasowe nastawienie kolei naszych do przewozu tego artykułu spowodowało, że tam, gdzie to jest możliwe — przerzuca się handel na transport samochodowy. Z zainteresowanych kół handlu rybnego płyną w dalszym ciągu skargi na niedbałe obchodzenie się personelu kolejowego z towarem rybnym, a więc

uszkadzanie skrzyń, umieszczanie ich w nieodpowiednim miejscu, stawianie skrzyń na wąskiej podstawie zamiast na szerokiej, co powoduje niszczenie ryb itp. Przed załadowaniem ryb lub po ich wyładowaniu nie ma komu troszczyć się na kolei, aby towar zabrać z deszczu lub spod działania słońca. Niejednokrotnie zdarza się fakt ładowania przesyłki rybnej do niewłaściwego pociągu, co powoduje opóźnienie się transportu, jak również nieprzeładowania przesyłek rybnych na stacjach węzłowych z jednego pociągu na drugi, co tłumaczy kolej brakiem czasu, ludzi itp.

Wszystkie wymienione okoliczności sprawiają dużo niezadowolenia zarówno u wysyłających, jak i odbiorców towarów rybnych, narażając ich na straty materialne.

W interesie handlu i dalszego rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego byłoby pożądane, aby bolączkami tymi zajęły się odnośne czynniki.

DLACZEGO POLSKA BECZKA JEST DROGA?

Ze sfer handlowo-przemysłowych zwracają uwagę na zbyt wysokie ceny, pobierane za beczki śledziowe, produkowane w Gdyni przez jedną z fabryk, prowadzoną przez znane towarzystwo dla połowów dalekomorskich. I tak obecnie płaci się za całą beczkę ok. zł 7,70, a za dwie połówki zł 10,40. Tymczasem w Anglii można dostać beczki śledziowe taniej, mimo, iż Anglia kupuje drogie drzewo w Norwegii i Szwecji i płaci wyższe stawki za robociznę. Wiadomo również, że jakość beczki angielskiej jest lepszą od beczki polskiej ze względu na pewne właściwości drzewa skandynawskiego.

Kronika zagraniczna

DUŃSKIE POŁOWY DALEKOMORSKIE.

W ciągu 5 miesięcy 1938 r. wywóz ryb, pochodzących z duńskich połowów dalekomorskich, wynosił 20,8 mil. kg, wartości 12.3 mil. koron.

DOBRE POŁOWY DORSZY U WYBRZEŻY GRENLANDII.

Połowy dorszy w zatokach zachodniej Grenlandii zostały już ukończone i wiele statków rybackich zwłaszcza norweskich znajduje się już w drodze powrotnej. Według informacyj rybaków, spotkanych w Aalesund, najlepsze wyniki dały połowy w pobliżu mielizny Bananowej opodal zachodnich wybrzeży Grenlandii.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI I EKSPORT OD 1 STYCZNIA DO 6 SIERPNIA 1938 R.

Według oficjalnych danych Szkockiego Urzędu Rybackiego połowy śledzi w Szkocji w okresie od 1 I br. do 6 VIII br. wynoszą ogółem 593.058 crans (w 1937 roku — 493.648 crans), z tego na połowy zimowe (od 1 I do 31 III) przypada 100.198 crans, a na letnie (od 1 IV) — 492.860 crans. Z ogólnej ilości złowionych śledzi zasolono 406.140 beczek, a eksportowano 289.553 beczek (w 1937 r. — 235.197 beczek). Do powyższych cyfr należy dodać oddzielnie notowane połowy z terenu połowów w Clyde, gdzie zasolono w tym okresie ogółem 1.405 beczek i eksportowano 618 beczek (w roku 1937 — 11 beczek).

NIEMIECKIE POŁOWY ŚLEDZI W ROKU BIEŻĄCYM I W LATACH UBIEGŁYCH.

Według statystyki „Deutsche Heringshandelsgesellschaft" ogólna ilość dowozu śledzi z połowów niemieckich do 4 VIII br. wynosi 152.644,5 kanties z 200 podróży — 170 statków.

W latach poprzednich dowozy wynosiły:

w 1937 r. — 277.034.5 kanties z 381 podróży 173 statkami,
w 1936 r. — 213.134,— kanties z 300 podróży 171 statkami
w 1935 r. — 177.403,5 kanties z 248 podróży 169 statkami,
w 1934 r. — 123.405,5 kanties z 186 podróży 169 statkami,
w 1933 r. — 87.085,— kanties z 171 podróży 148 statkami.

POŁOWY ŚLEDZI KRAJÓW PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH W ROKU 1937.

Według zebranych i opublikowanych danych statystycznych, połowy śledzi krajów północno-europejskich w roku 1937 przedstawiają się następująco:

Norwegia	— 650 tysięcy ton
Anglia	— 379 tysięcy ton
Niemcy	— 150 tysięcy ton
Holandia	— 87 tysięcy ton
Szwecja	— 50 tysięcy ton
Francja	— 49 tysięcy ton
Dania	— 16 tysięcy ton
Belgia	— 14 tysięcy ton
inne kraje północnej Europy	— 90 tysięcy ton
razem	1.485 tysięcy ton

Jeśli chodzi o własne połowy dalekomorskie śledzi Polski, wyniosły one w roku 1937 ogółem 8.182 ton. Cyfra ta objęta została wymienioną w zestawieniu grupą — inne kraje.

KSZTAŁTOWANIE SIĘ CEN SZPROTÓW NA RYNKACH ZBYTU EUROPY.

Połowy szprotów oraz wyniki badań nad szprotem omawia wydana przez angielskie Ministerstwo Rolnictwa i Rybołówstwa książka p. t. „Szproty i rybołówstwo szprotowe w Anglii". Między innymi zawiera ona ciekawą tablicę, dotyczącą cen szprota w różnych krajach od 1903 r. do 1933. Z tabeli tej wynika, że średnie ceny szprotów w Polsce w 1933 r. (ostatni w tej tabeli), wynoszące za kilogram 0,6 sh są prawie najniższe spośród wymienionych 14 krajów europejskich. Niższe o 0.1 sh są tylko ceny notowane w Szkocji w tym roku. Do najwyższych natomiast należą ceny szprotów w Szwecji, których średnia za ten rok (za kg) wynosi 0,34 sh. Średnia cena szprota wszystkich 14 krajów wynosi 0,13 sh za kg.

ZAKAZ WYWOZU TOWARÓW RYBNYCH Z NIEMIEC DO B. AUSTRII.

Związek niemieckiej gospodarki rybnej (Hauptvereinigung der deutschen Fischwirtschaft) zarządzeniem z dnia 20 lipca 1938 r. z natychmiastową ważnością, wstrzymał wszelkie dostawy towarów przemysłu rybnego z Rzeszy na teren dawniejszej Austrii. Zakaz dostaw nie obejmuje tylko towarów rybnych wędzonych.

Zarządzenie to wydane zostało dla ochrony przemysłu austriackiego, przy czym tłumaczone jest różnicą smaku między niemieckimi a austriackimi wyrobami rybnymi.

ZBYT NORWESKIEJ MĄCZKI RYBNEJ.

Donoszą z Stavanger, że ogólna roczna produkcja mączki śledziowej, wynosząca 100 tysięcy worków o wartości 2—2,5 mil. kor. jest prawie że wyprzedana. W roku bieżącym zwiększył się zbyt mączki w samej Norwegii, a ceny się poprawiły. Natomiast ceny tranu śledziowego znacznie spadły z 43 oere za kg w roku zeszłym, na 23—24 oere.

NOWY PORT RYBACKI SKULTE NA ŁOTWIE.

Na wybrzeżu łotewskim w odległości około 50 km od ujścia Dźwiny przystąpiono w miejscowości Skulte do budowy portu, który będzie służył celom rybołówstwa oraz przeładunkom towarów w żegludze przybrzeżnej.

HOLENDRZY W NIEMIECKIEJ DALEKOMORSKIEJ FLOCIE RYBACKIEJ.

W związku z intensywnie prowadzoną rozbudową niemieckiej floty rybackiej, zabrakło w Niemczech marynarzy-rybaków, których sprowadza się z zagranicy. Władze niemieckie udzieliły ostatnio zezwolenia na zatrudnienie 400 Holendrów na niemieckich statkach do połowów dalekomorskich. Część z tych marynarzy-rybaków przybyła już do Niemiec i została rozdzielona na statki rybackie. Angażowanie rybaków holenderskich przez niemieckie towarzystwa dla połowów śledzi uzasadnione jest względami ściśle praktycznymi, gdyż Holendrzy są specjalistami w tym zakresie pracy. Należy zaznaczyć, że połowę załóg polskich dalekomorskich statków rybackich stanowią również rybacy holenderscy.

UBODZY W DANII BĘDĄ OTRZYMYWALI RYBY W FORMIE ZAPOMOGI SPOŁECZNEJ.

W celu zwiększenia zbytu ryb w Danii, Duński Związek Zrzeszeń Rybackich zwrócił się do Rządu o wydawanie kart na artykuły rybne na wzór kart mięsnych, wydawanych ubogim z funduszów publicznych. Wydatek na ten cel przewiduje kwotę około 2 mil. kor.

MIĘDZYNARODOWE POROZUMIENIE W SPRAWIE SPRZEDAŻY TRANU WIELORYBIEGO.

Według wiadomości nadeszłych z Norwegii, towarzystwa dla połowów wielorybów, przeprowadzają między sobą rozmowy w sprawie unormowania warunków sprzedaży i rynku zbytu dla tranu, pochodzącego z sezonu 1938/39. Rokowania, w których obok norweskich towarzystw biorą także udział towarzystwa zagraniczne, odbywają się w mieście Sandefjord.

W rokowaniach tych powstrzymywały się od wzięcia udziału angielskie towarzystwo Unilever Trust oraz japońskie towarzystwa dla połowów wielorybów obok kilku mniejszych producentów tranu w Europie.

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB W NIEMCZECH I ANGLII.

Jak wiadomo Niemcy prowadzą w ostatnich czasach dużą propagandę, zmierzającą do zwiększenia spożycia ryb morskich, które według przewidywań planu czteroletniego ma wzrosnąć do 20 kg na głowę rocznie. Połowy bowiem wzrosły w ostatnich latach (1928-1937) o ca 250%, gdy tymczasem spożycie tylko o 40%.

Równocześnie prowadzona jest w Anglii propaganda, mająca na celu przede wszystkim zwiększenie spożycia śledzi. Jest to spowodowane częściowo rozbudową niemieckiej floty śledziowej i uniezależnieniem się Niemców od angielskich dostawców, dla których Niemcy stanowiły poważny rynek zbytu.

Dodać należy, że w przeciwieństwie do Niemiec, śledź w Anglii nie jest tak popularny i znaczna liczba ludności w centrum Wielkiej Brytanii śledzi nie spożywa. Toteż duże pole działalności znajduje specjalnie stworzona „Rada Śledziowa“, której akcja już w drugim roku pracy dała duże wyniki. Mianowicie spożycie śledzi wzrosło w ostatnim roku do 596.000 beczek (w tym około 93.000 beczek śledzi norweskich na konserwy). Ogółem spożycie śledzi w Wielkiej Brytanii w ubiegłym roku wynosiło ca 300 milionów sztuk.

PROPAGANDA KONSUMCJI ŚLEDZI ZA POMOCĄ FILMU.

Duże usługi propagandzie spożycia ryb oddaje w Niemczech film naukowy „Silbersegen des Meeres“ (srebrzysty dar morza), wykonany w roku ubiegłym dla „Deutsche Heringshandels-Gesellschaft“, który został krótko po ukazaniu się na ekranach nabyty przez dwa urzędy Rzeszy, a mianowicie „Reichsstelle für den Unterrichtsfilm“ i „Reichsfischwerbung“. Film w postaci skróconej puszczono obecnie w obieg, jako film propagandowy oraz udźwiękowiony. W kwalifikacji filmu określono go urzędowo jako film „kształcąco-społeczny“ i „film naukowy“.

Byłoby rzeczą pożądaną, aby tego rodzaju propagandę rybołówstwa dalekomorskiego zastosowano również u nas przez przygotowanie odpowiedniego filmu z połowów dalekomorskich polskich towarzystw dla połowu śledzi i innych ryb morskich.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu hurtowym towarów kolonialnych panuje prawie zupełny spokój. Jest to zrozumiałe ze względu na okres letni i wakacyjny. Transakcje są dokonywane jedynie w sporadycznych wypadkach i na drobne ilości poszczególnych gatunków towarów. Natomiast w działach zakupu towarów za granicą, działalność poszczególnych firm jest ożywiona. Każdy importer stara się o ile możności wykorzystać koniunkturę zakupu. Intensywnie pracują również agenci firm zagranicznych, którzy prawie codziennie odwiedzają importerów i starają się sprzedać ten czy inny towar kolonialny.

Kawa surowa: W handlu kawą surową 2.113 klatek śliwek świeżych włoskich, które sytuacja bez zmiany. Zainteresowanie odbiorców krajowych w dalszym ciągu słabe, wobec czego sprzedaż kawy ma charakter niestały. Ceny na kawy niebieskie utrzymane są na poziomie cen poprzednich. Tendencja na kawy brazylijskie jest mocniejsza, niż w poprzednim okresie z uwagi na zwyżkę cen w Brazylii. Na rynkach zagranicznych tendencja stała.

Herbata: W handlu herbatą ruch słaby. Podaż herbaty w dalszym ciągu większa od popytu. Ceny wahają się w granicach cen poprzedniego okresu sprawozdawczego.

Obroty tranzytowe na rynkach zagranicznych słabe. Ceny chwiejne. Herbaty cejlońskie oferowane są cif Gdynia za skrzynkę po sh. 1/3—3/4 zależnie od gatunku i ilości, herbaty indyjskie np. Travancore po sh. 1/3—1/6.

Korzenie: Tendencja na pieprz czarny w dalszym ciągu mocna. Importerzy nie śpieszą się ze sprzedażą tego artykułu. Ceny zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o 5 groszy na kg. Zbyt pieprzu białego, cynamonów i ziela angielskiego słaby. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie.

Owoce suszone: Na rynkach załadowania tendencja na poszczególne owoce suszone jest dość mocna, jakkolwiek w niektórych krajach zapowiedziany jest dobry urodzaj owoców. Niektóre owoce jak np. sułtanki tureckie mają tendencję zwyżkową. Zwyżkowały również w zakupie śliwki amerykańskie i pestki morelowe o kilka procent.

NOWY TRANSPORT POMARAŃCZ Z MOSAMBIQUE.

W końcu bież. miesiąca spodziewany jest nowy transport pomarańcz z kolonij portugalskich, który nadejdzie do Gdyni pomiędzy 25 a 31 sierpnia. Ogółem nadejść ma w tym czasie do Gdyni pomarańcz z Mosambique ok. 2 tys. skrzyń. Cyfra ta jest zdaniem naszym nieco przeholowana, gdyż jak nam wiadomo, z Afryki Portugalskiej (Mosambique) nadejdą do Europy tylko niewielkie ilości pomarańcz, w tym w dniu 17 bm. do Londynu — 250 skrz. grapefruitów i 110 skrzyń pomarańcz. W dniu 20 bm. oczekiwany jest w Londynie statek „Llanstephan Castle" z transportem 4.165 skrz. grapefruitów i 4.000 skrzyń pomarańcz.

NOWY ZAKŁAD USZLACHETNIANIA ŚLIWEK W GDYNI.

W najbliższym czasie powstanie w Gdyni nowa fabryka dla uszlachetniania śliwek amerykańskich. Fabryka ta zorganizowana zostanie przez kupców rdzennie polskich, którzy pracują nad tym zagadnieniem już od dłuższego czasu.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 2 sierpnia br. nadszedł do Gdyni ss „Chorzów" z transportem 6.732 kg herbaty z przeładunku w Rotterdamie.

ss „Velocitas" przywiózł dnia 5 sierpnia z Rotterdamu ładunek bananów dla dojrzewalni gdyńskich.

Dnia 7 sierpnia przybył do Gdyni z Londynu ss „Lech" i wyładował 11.660 kg herbaty oraz 1.594 kg kawy.

Dnia 9 sierpnia nadszedł dalszy transport herbaty z Rotterdamu w ilości 1.164 kg na ss „Hel".

ss „Wiborg" przybył do portu gdyńskiego dnia 11 sierpnia z ładunkiem 84.500 kg bananów.

Dnia 12 sierpnia wyładował w porcie gdyńskim ss „Vikingland" 177 worków — 14.160 kg orzechów łuszczonych.

Również dnia 12 sierpnia nadszedł na ss „Sicilia" do Gdyni transport 3.800 skrzyń cytryn włoskich, z których 300 skrzyń przeznaczonych jest dla Gdańska.

Najbliższy transport bananów spodziewany jest w Gdyni dnia 18 względnie 19 sierpnia na ss „Wiborg".

Dalszy transport cytryn nadejdzie do portu gdyńskiego dnia 21 sierpnia na ss „Scandinavia".

Dnia 24 sierpnia ma nadejść do Gdyni ss „Gottland" z ładunkiem owoców suszonych.

Następny transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni dnia 24 sierpnia na ss „Lechistan".

Dnia 24 sierpnia ma przybyć do portu gdyńskiego ss „Pułaski" z ładunkiem kawy.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 29 lipca do 12 sierpnia przedsiębiorstwa aukcyjne urządziły łącznie 10 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 29 lipca aukcję, wystawiając:
1.000 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 1.000 kl. w cenie 10—12 zł za klatkę
6.000 klatek śliwek śwież. włoskich — sprzedano: 6.000 kl. w cenie 75—81 gr za 1 kg

Na aukcję w dniu 1 sierpnia wystawiono:
2.130 klatek śliwek włoskich śwież. — sprzedano: 2.130 kl. w cenie 75 groszy za 1 kg

Dnia 3 sierpnia wystawiono do przetargu:
116 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 116 skrz. w cenie 1,40—1,50 zł za kg

Cena była niska ze względu na zły stan towaru.

Na aukcji dnia 5 sierpnia wystawiono:
5.985 klatek śliwek włoskich św. — sprzedano: szystko w cenie 74—76 gr za 1 kg.

Na aukcji w dniu 12 sierpnia wystawiono:
6.300 klatek śliwek włoskich — sprzedano: 6.300 kl. w cenie 72—75 groszy za 1 kg
900 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 900 kl. w cenie 9,50—12,50 zł za klatkę.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 29 lipca aukcję, wystawiając:
w całości sprzedano po 1 zł za kg gatunek pierwszy, gat. drugi po 90 gr za 1 kg
200 klatek winogron holenderskich — sprzedano wszystko w cenie 11,50 zł za klatkę
300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 200 skrzyń w cenie 77—78 zł para.

W dniu 1 sierpnia wystawiono do przetargu:
100 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: wszystko w cenie 39 zł za skrzynię
956 klatek śliwek włoskich — sprzedano wszystko w cenie 1 zł gat. 1, 90 gr gat. 2 za kg

Na aukcji w dniu 3 sierpnia wystawiono:
1.181 klatek śliwek włoskich — sprzedano wszystko w cenie 95 gr za 1 kg
200 skrzyń winogron holenderskich — sprzedano wszystko w cenie 12,50—12,75 zł za klatkę,
186 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 105 skrzyń w cenie 34,50—39 zł za skrzynię

Dnia 4 sierpnia wystawiono do przetargu:
1.881 klatek śliwek włoskich — sprzedano wszystko w cenie 85—93 gr za 1 kg
414 klatek brzoskwiń włoskich — sprzedano 265 klatek w cenie 2,30 zł za 1 kg
81 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano wszystko w cenie 41 zł za skrzynię.

Dnia 9 sierpnia wystawiono na aukcji:
1.016 klatek śliwek włoskich II gat. — sprzedano wszystko w cenie 80—85 gr za 1 kg
2.303 klatek śliwek włoskich I gat. — sprzedano wszystko w cenie 90 gr za 1 kg
1.300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano wszystko w cenie 36,50—45 zł za skrzynię
400 klatek winogron holenderskich — sprzedano wszystko w cenie 12,50—13,50 zł za kl.
20 worków rodzynek cypryjskich — sprzedano wszystko w cenie 1,30 zł za 1 kg.

OWOCE SUSZONE I ORZECHY Z TURCJI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby zawiadomienia o opłatach manipulacyjnych na owoce suszone i orzechy z Turcji były wystawiane z 6-tygodniowym terminem do wniesienia tych opłat a nie 3-tygodniowym, jak to było dotychczas.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

K a w a.

El Salvador eksportował w pierwszych siedmiu miesiącach sezonu zbiorów 576.589 worków (744.407 w ubiegłym roku za ten sam okres).

Guatemala wysłała pomiędzy 1 września i 9 czerwca 873.907 quintali (923.743 w sezonie 1936/37).

Nicaragua załadowała około 165.000 do 180.000 worków 70-kilowych. Widoki na nowe zbiory dobre, określają je na ca 225.000 worków.

Costa Rica eksportowała ze zbiorów 1937/38 r. aż do 15 maja br. 332.909 worków, tj. 27.584 worków mniej, aniżeli ostatnio.

Venezuela szacuje zbiory sezonu 1938/39 r. ok. 500.000 do 600.000 worków, tj. 50% mniej, aniżeli przyniosły ostatnie zbiory.

Haiti załadowała do maja br. 17.900.000 kg w porównaniu do 21.000.000 kg w ubiegłym sezonie.

Cuba eksportowała w pierwszych czterech miesiącach br. 1.197.759 kg, z czego 916.413 kg do Stanów Zjednoczonych, 103.381 kg do Czechosłowacji. Na Cubie znajduje się 8.041 plantacyj kawy.

Brazylia szacuje zbiory 1938/39 roku na 21.873.000 worków. W sezonie 1937/38 produkowała 25.462.000, tj. 14% więcej, aniżeli obecnie. Brazylia eksportowała aż do końca czerwca br. 15.093.000 worków, co oznacza wzrost 1.542.000 czyli 11,4% więcej, aniżeli w sezonie 1936/37. Są to wyniki nowej polityki kawowej, która miała swój początek w listopadzie ub. r. Oficjalnie szacuje się sprzedaż w nowym sezonie na 18.000.000 do 20.000.000 worków, począwszy od 1 lipca br.

Kawowe biuro statystyczne Costa Rici donosi, że eksportowano pomiędzy październikiem ub. r. i kwietniem br. do Polski 11.000 kg kawy, do Anglii 9.743.657 kg, do Niemiec 6.028.455 kg.

Jak donosi „New York Times", w Rosji Sowieckiej sprzedaje się przeciętnie ½ kg kawy za 24 ruble, lub 5 dolarów. Ponieważ przeciętnie robotnik zarabia 46 dolarów miesięcznie, pół kila kawy palonej stanowi trzy dni pracy.

Notowania nowojorskie: w cts. USA.

	Lipiec 7	Czerwiec 15
Brazylia:		
Santos 4 C&F	6.30—6.90	6.45—6.75
Rio 7/8 C&F	4.20	4.25
Jawa Robusta washed C&F	6.—	5.90
Maracaibo Trujillo	6.5	6.—
Maracaibo Cucuta washed	10.75—11.25	10.25—10.5
La Guayra Caracas washed	9.75—10.—	9.5
Colombia:		
Bogota Good Washed	10.5/8	9.5/8
Manizales Excelso	10.7/8	9.7/8
Medellin Excelso	11.5	10.3/8
Guatemala Good washed	9.5	8.5
San Salvador washed firsts	10.5	9.5
Mexico:		
Cordoba washed	10.25	9.5
Tapachula	9.25—10.25	8.3/3—9.25
Coatepec	10.75—11.—	10.75

Herbata:

Na skutek stanu wojennego Chiny eksportowały w okresie między styczniem i lutym br. 7.770.000 lbs, w porównaniu do 20.130.000 lb w tym samym czasie 1937 r.

Japonia eksportowała aż do końca kwietnia br. 50.635.473 lbs., tj. o 12.000.000 lbs więcej, aniżeli w sezonie 1936/37. Zielonej herbaty eksportowano 37.500.000 lbs, czarnej — 13.000.000. Rosja zakupiła tam razem 11.500.000 lbs zielonej herbaty.

W sezonie 1937/38 eksportowano ogółem 872.917.000 lbs (833.111.000 w ubiegłym sezonie). Konsumcja światowa herbaty wynosiła 838.681.000 lbs.

A. Wiatrak.

NIEKORZYSTNE ZBIORY SUŁTANEK W TURCJI.

Eksporterzy sułtanek tureckich informują, że wskutek niesprzyjającej pogody, zbiory sułtanek w Turcji nie będą się przedstawiały tak, jak poprzednio przewidywano. Niepogoda a w niektórych okręgach posucha miały wyrządzić duże szkody w plantacjach tak, że zbiory będą prawdopodobnie znacznie mniejsze od zbiorów w ubiegłym roku. Zapasy z ubiegłego roku zostały w całości wyprzedane.

Ponieważ zapotrzebowanie na sułtanki tureckie w roku bieżącym wzrosło, eksporterzy podnieśli ostatnio ceny sprzedaży o 1,5 do 2 funtów tureckich na 100 kg. Do wzrostu cen przyczyniły się w głównej mierze Niemcy, które zawarły specjalną umowę z Turcją na odbiór większych ilości sułtanek.

BANANY JAKO ŚRODEK ODŻYWCZY.

W Polsce wiemy jeszcze bardzo mało o bananach, jako o owocu bardzo pożywnym i popularnym w innych krajach europejskich i zamorskich. Artykuł ten pochodzi z Chin. Poprzez Afrykę i Oceanię dostał się do Indyj Zachodnich, a obecnie produkowany jest w następujących krajach: Zachodnie Indie, Brazylia, Wyspy Kanaryjskie, Afryka Równikowa, Chiny i wszystkie inne kraje tropikalne lub subtropikalne. Drzewo bananowe jest zielonkowate, głównie dwu- do trzyroczne, do 9 m wysokie, o olbrzymich liściach dochodzących do 6 m długości. Owoc podobny do ogórków, lekko trójkanciasty i gładki, łodyga włóknista. Największy rozwój produkcji bananów datuje się od ostatnich wojen w poszczególnych krajach produkcji i od czasów wojny światowej. Od tego czasu bowiem, metody produkcji zostały znacznie ulepszone i banany, jako artykuł odżywczy zajmują obecnie dość dużą pozycję w odżywianiu się człowieka i są konsumowane przez miliony ludzi, także w krajach o łagodnym klimacie. Plantacje bananowe pospolitych gatunków znajdują się we wszystkich tropikalnych krajach świata i powstały z różnych gatunków korzeni. Plantacje jadalnych bananów, tak zwanych handlowych, wyprodukowane zostały z 2 gatunków korzeni (bulw bananowych), mianowicie: Musa sapientum, hodowane: w Zachodnich Indiach i tropikalnych krajach Ameryki, oraz Musa cavendish, hodowane na Wyspach Kanaryjskich, w Afryce, Fiji (Queensland) w Południowych rejonach krajów Śródziemnomorskich oraz Somali włoskiej. Uprawa bananów jest w poszczególnych krajach różna i dlatego też banany mają różne nazwy. Na rynkach europejskich znane są głównie banany zachodnio - indyjskie, kameruńskie, kanaryjskie a ostatnio i z Somali włoskiej.

W światowej konsumcji owoców, banany są na trzecim miejscu, tj. po jabłkach, pomarańczach i mandarynkach. Pierwsze miejsce zajmują jabłka, przy czym najpoważniejszym rynkiem handlowym jest Wielka Brytania, która odbiera np. z Dominiów i U. S. A. około 91% eksportu, z Kanady około 88%, a z Australii około 49% zbiorów. Rynek ten jest w ogóle najgłówniejszym rynkiem dla wszystkich owoców tak południowych, jako też innych.

Import bananów do krajów europejskich wzrósł w roku ubiegłym w stosunku do 1936 r. o 54.953 ton, a w stosunku do 1935 r. o 95.062 t. Cyfrowo przedstawiał się on następująco: w 1937 roku — 757.491 ton, 1936 — 702.538 ton, 1935 — r. — 662.429 ton. Cyfry te świadczą dobitnie, że konsumcja bananów w Europie wzrasta z roku na rok; to samo ma miejsce w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, które konsumują jako takie o około 50% więcej bananów od Europy . Wzrost importu bananów w U. S. A. wynosił w 1937 r. w stosunku do importu w 1936 r. ca 41.000 ton, a w stosunku do 1935 r. ca 97.000 ton.

W Europie najwięcej bananów konsumuje Wielka Brytania, Francja i Niemcy. Kraje te odebrały w roku 1937 prawie 90% całego importu bananów do Europy. Wielka Brytania importowała w 1937 roku 328.608 ton. a w 1936 roku 298.664 ton, Francja — 173.759 ton w 1936

roku — 171.766 ton, Niemcy — 143.856 ton a w 1936 r. — 123.743 tony, Italia — 21.945 ton, a w 1936 r. — 19.055 ton, Szwecja — 11.630 t., a w 1936 r. — 9.916 ton, Norwegia — 7.839 ton, a w 1936 r. — 6.571 ton, Irlandia — 6.435 ton, a w 1936 r. — 5.904 tony, Dania — 4.021 ton, a w 1936 r. około 3.100 ton. Zwiększył się również import bananów w Austrii, Czechosłowacji i Finlandii. W Polsce natomiast import zmniejszył się o 21 ton w stosunku do 1936 r., tj. wynosił w 1937 r. — 1.934 tony. Szczegółowe dane o imporcie bananów w krajach europejskich za poprzednie lata podaliśmy w Nr. 14 „Biuletynu“ z dnia 31 lipca 1937 r.

EKSPORT OWOCÓW ŚWIEŻYCH I SUSZONYCH Z ITALII W ROKU BIEŻĄCYM.

Dane statystyczne eksportu włoskiego w pierwszym półroczu br. wykazują dotychczasowy stan eksportu za zadawalający. Wprawdzie ilościowo jest on słabszy od eksportu w roku 1937, wartościowo jednak jest lepszy, dotyczy to zwłaszcza eksportu jarzyn, pomarańcz i mandarynek. Dla porównania podajemy niżej dane za rok 1937 i pierwszą połowę 1938 roku:

	1938		1937	
	q	lirów	q	lirów
jarzyny	940 122	92 952 000	1.094 440	78 704 000
kartofle	922 710	66 417.000	1.048.800	62.365 000
pomar. i mandar.	1 224.211	194 202 000	1.252 633	176.163 000
cytryny	1.130 707	162 093 000	1 174.085	179.782 000
inne owoce świeże	265 244	58 731 000	250 971	50.232 000
migdały	95.643	113 269 000	85 628	102 909 000
orzechy	13.844	9.632 000	22.085	18 028 000

Mniejszy ilościowo eksport w pierwszym półroczu br. dał w stosunku do innych państw dobre wyniki. Panujące bowiem prawie w całej środkowej i południowej Europie mrozy wpłynęły na spadek ogólno-europejskiego eksportu owoców.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski**

Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 sierpnia 1938 r. | NR 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Stosunki handlowe między Polską — a krajami fenno-skandynawskimi

Zdecydowana polityka Polski dąży do jak najbardziej intensywnego wykorzystania dostępu do morza, tudzież do wydatnego użytkowania międzynarodowych szlaków i bogactw morskich. Nasz handel zagraniczny jest wybitnie handlem morskim, nasza ekspansja obejmuje coraz to nowe rynki oraz szlaki morskie do nich prowadzące. „Conditio sine qua non“ trwałej i na daleką metę obliczonej polityki morskiej jest silne, pod względem ekonomicznym, związania się z Bałtykiem i bałtyckim rejonem gospodarczym. W oparciu o tę podstawę rozwijać się mogą dalsze poczynania naszej ekspansji handlowej.

Wejście Polski na Bałtyk zmieniło układ komunikacyjny w Europie Środkowej z równoleżnikowego (ze wschodu na zachód i vice versa) na południkowy (północ — południe). W ten sposób Polska pozyskała dla żeglugi bałtyckiej gęsto zaludnione, uprzemysłowione i gospodarczo prężne kraje naddunajskie i bałkańskie, stając się pomostem pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym.

Układ geograficzny bałtyckiego obszaru gospodarczego sprzyja rozwojowi drogi północ—południe, albowiem wszystkie kraje fenno-skandynawskie,*) a więc Dania, Norwegia, Szwecja i Finlandia, skazane są na import ziemiopłodów i surowców pochodzenia rolniczego. Żadne z tych państw nie posiada ani węgla, ani olejów mineralnych, a więc tych towarów, które eksportuje Polska i państwa Europy Środkowej. Z drugiej zaś strony wysoko zorganizowany przemysł państw skandynawskich, bogate kopalnie rud i przemysł rybny dostarczają wytworów i produktów poszukiwanych na rynkach europejskich. W ten sposób pomiędzy grupą państw Europy Środkowej, a państwami skandynawskimi istnieje stosunek wzajemnego uzupełniania się.

W dzisiejszym stanie rzeczy głównymi dostawcami i odbiorcami krajów gospodarczego obszaru bałtyckiego są Anglia i Niemcy: Wielka Brytania jako importer (blisko 40% całego wywozu bałtyckiego) i Rzesza jako eksporter (blisko 25% całego przywozu bałtyckiego).

Wśród państw leżących nad Bałtykiem, pewną jednolitą i specjalną grupę gospodarczą stanowią państwa fenno-skandynawskie. Są to kraje o wysokiej stopie życiowej, bazujące swą politykę handlową na liberaliźmie gospodarczym. Grupa ta jest przeciwnikiem autarkii, polityki kontyngentów, transakcyj wiązanych i innych ograniczeń wolnej wymiany towarów, czemu dała wyraz w Konwencji w Oslo. Poniżej zamieszczone zestawienie obrazuje wysoki stan wymiany towarowej państw skandynawskich w porównaniu z Niemcami i Polską:

*) Terminem: kraje fenno-skandynawskie określa prof. U. P. dr St. Pawłowski: Szwecję, Danię, Norwegię i Finlandię, w odróżnieniu od krajów skandynawskich, do których zalicza wymienioną grupę bez Finlandii.

	Handel zagr. w mil. zł 1937 r.	Ilość mieszk. w tys.	Obroty handl. zagr. w zł na 1 mieszk.
Dania	3.700	3.700	1.000
Finlandia	2.100	3.600	584
Norwegia	2.800	2.900	965
Szwecja	5.500	6.272	877
Niemcy	24.100	67.800	358
Polska	2.500	34.221	72

Kraje fenno-skandynawskie, za wyjątkiem Finlandii, cechuje ujemny bilans handlowy, wyrównanie natomiast bilansu płatniczego następuje z dochodów ze źródeł zagranicznych.

Stosunek przywozu do wywozu państw skandynawskich, w latach 1936—1937.

	1936		1937	
	przyw.	wyw.	przyw.	wyw.
Dania	1,7	1,6	1,9	1,8
Finlandia	0,7	0,8	1,0	1,1
Norwegia	1,2	0,9	1,7	1,1
Szwecja	2,2	2,0	2,8	2,7

Udział procentowy Polski w handlu zagranicznym państw skandynawskich jest jednakże niewspółmiernie niski, jakkolwiek w porównaniu z latami ubiegłymi wykazuje znaczny wzrost, biorąc pod uwagę rok 1928, co uwypukla poniższe zestawienie:

Przywóz z Polski

	1928	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Dania	1,6	2,3	2,4	2,0	2,2	2,0	1,8
Finlandia	1,2	3,6	2,8	3,4	2,8	2,5	2,7
Norwegia	1,4	2,5	2,5	2,6	1,8	2,2	2,3
Szwecja	1,7	3,0	3,6	3,5	3,0	3,1	3,3

Wywóz do Polski

	1928	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Dania	1,2	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6
Finlandia	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
Norwegia	0,6	0,7	0,4	0,8	0,8	1,0	1,3
Szwecja	1,3	0,7	0,7	0,9	0,9	1,1	1,3

Obecnie rozpatrzyć należy strukturę wymiany towarowej Polski z poszczególnymi państwami skandynawskimi.

Specjalne warunki gospodarcze posiada *Dania*, albowiem cały dobrobyt tego kraju opiera się na wywozie wyrobów mleczarskich i przetworów zwierzęcych, kierowanych głównie do Anglii. Poza tym Dania usilnie stara się o rozwinięcie przemysłu. Zwłaszcza wysoko stoi budownictwo okrętowe, przemysł spożywczy i artystyczny.

Udział Danii, procentowo biorąc, w obrotach handlu światowego wynosi 1,3%*), podczas gdy nasz udział wynosi 0,9%. Największy udział posiada Szwecja — 2,0%, Norwegia ma 1,0%, a Finlandia 0,8%.

*) Mały Rocznik Stat. rok 1938. Warszawa.

Podstawą prawną, regulującą stosunki handlowe pomiędzy Polską i Danią, jest Traktat Handlowy i Nawigacyjny, podpisany w Warszawie w dniu 22 marca 1924 roku (Dz. U. R. P. Nr 74/1924), obowiązujący od 28 sierpnia 1924 roku. Obroty towarowe odbywają się w ramach układu kontyngentowego z dnia 1 września 1936 roku.

Wymiana towarowa z Danią w latach 1933—1937 w tys. złotych przedstawia się następująco:

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	11.409	28.460	+ 17.051
1934	8.834	30.835	+ 22.001
1935	10.237	27.576	+ 17.339
1936	8.245	26.277	+ 18.039
1937	16.917	15.318	— 1.599

Jak z powyższego zestawienia wynika, rok 1937 przyniósł nam ujemne saldo, co się tłumaczy zahamowaniem eksportu zboża z Polski w 1937 roku.

Z ważniejszych towarów wywieziono z Polski do Danii w 1937 r. następujące ilości (w nawiasach dane za 1936 rok): wytwory pochodzenia roślinnego — 173.351 q o wartości 4.170 tys. zł (1.311.666 q — 16.838 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego — 3.043.275 q — 5.457 tys. zł (3.014.436 q — 4.467 tys. zł); zwierzęta żywe i wytw. pochodzenia zwierzęcego — 14.878 q — 1.969 tys. zł (9.831 — 1.334 tys. zł). Ogółem wywieziono z Polski do Danii: 3.407.817 q — 15.318 tys. zł (4.559.091 q — 26.277 tys. zł).

W przywozie do Polski wymienić należy: woski, tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego i roślinnego — 32.996 q — 2.439 tys. zł 35.805 q — 2.347 tys. zł); przetwory spożywcze, tytoń: 167.770 q — 3.431 tys. zł (29.474 q — 584 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich (złom): 494.579 q — 6.776 tys. zł (253.798 q — 1.982 tys. zł).

Norwegia jest krajem o wielkich możliwościach rozwojowych, a to dzięki posiadanym bogactwom naturalnym i wysokim zaletom ludności. Około 35% ludności żyje z rolnictwa, około 30% z przemysłu, wielka ilość z żeglugi, rybołówstwa, wielorybnictwa i handlu. Norwegia posiada dobrze rozwinięty przemysł drzewny, kopalniany, elektrometalurgiczny, kamieniarski, dalej liczne wytwórnie konserw, rafinerie tłuszczu rybiego i z wielorybów. Elektryczność, uzyskiwana z siły wodnej, stanowi, prócz wartości normalnie użytkowych, podstawę dla licznych zakładów elektrochemicznych (np. wytwórnie azotu, aluminium itd.)

Podstawę prawną, regulującą stosunki handlowe polsko-norweskie, stanowi Traktat Handlowy i Nawigacyjny, podpisany w Warszawie dnia 22 grudnia 1922 roku (Dz. U. R. P. Nr 8/1927), obowiązujący od dnia 29 września 1927 roku. Eksport do Norwegii nie pod-

lega żadnym ograniczeniom, przywóz do Polski następuje w ramach kontyngentów.

Wymiana handlowa z Norwegią w latach 1933—1937 w tys. zł przedstawia się następująco:

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	8.208	19.186	+ 10.978
1934	7.479	13.495	+ 6.016
1935	9.347	18.794	+ 9.447
1936	14.739	21.451	+ 6.712
1937	19.328	22.101	+ 2.773

Z ważniejszych towarów wywieziono z Polski do Norwegii w 1937 roku (1936): wytwory pochodzenia roślinnego: 458.267 q — 8.397 tysięcy złotych (896.159 q — 10.285 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego: 4.210.870 q — 6.964 tys. zł (4.308.283 — 6.570 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich: 133.316 q — 4.368 tys. zł (132.775 q — 2.625 tys. zł). Ogółem wywieziono do Norwegii: 4.948.765 q — 22.101 tys. zł (5.455.295 q — 21.451 tys. zł). Przywieziono natomiast do Polski z Norwegii ogółem: 835.471 q — 19.328 tys. zł (819.863 q — 14.738 tys. zł). Wśród towarów przywiezionych wymienić należy: Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego: 118.176 q — 3.489 tys. zł (114.182 q — 3.181 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego: 501.694 q — 1.800 tys. zł (430.701 q — 1.313 tys. zł), woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego: 112.608 q — 7.540 tys. zł (88.548 q — 5.403 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich: 58.910 q — 1.912 tys. zł (152.384 q — 2.788 tys. zł).

Największą potęgą gospodarczą wśród państw skandynawskich jest *Szwecja*. Dobrobyt tego państwa opiera się na posiadaniu i eksploatacji bogatych złóż rud, na rozwiniętym przemyśle metalurgicznym, na gospodarce leśnej (53% powierzchni Szwecji zajmują lasy) i na umiejętnym wykorzystaniu siły wodnej rzek górskich. Podobnie jak Dania, związana jest Szwecja silnymi więzami gospodarczymi z Anglią. Podkreślić należy, że polski handel zagraniczny korzysta w wysokim stopniu z usług szwedzkiej floty handlowej, co uwypukla się w zajmowaniu pierwszego miejsca wśród bander reprezentowanych w Gdyni. — Co piąty statek w portach polskiego obszaru celnego jest statkiem szwedzkim. Dla ułatwienia wymiany towar. między Polską a Szwecją, istnieje, prócz licznych linij regularnych, specjalna taryfa na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi na obszarach R. P. i W. M. Gdańska, a szwedzkimi portami morskimi przez porty Gdynia i Gdańsk.

Podstawę prawną polsko-szwedzkich stosunków gospodarczych stanowi traktat Handlowy i Nawigacyjny, podpisany w Warszawie w dniu 2 grudnia 1924 roku (Dz. URP. nr 70/1925) obowiązujący od 15 lipca 1925 roku.

Podobnie jak w innych krajach fenno-skandynawskich, wywóz nasz nie napotyka w Szwecji na żadne trudności natury reglamentacyjno-dewizowej. Przywóz towarów do Polski odbywa się na podstawie polsko-szwedzkiego układu kontyngentowego.

Obrót handlowy polsko-szwedzki kształtował się następująco w latach 1933 — 1937 (w tysiącach zł):

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	16.937	47.815	+ 30.878
1934	19.841	45.087	+ 26.846
1935	19.810	49.453	+ 29.490
1936	29.067	59.556	+ 30.489
1937	37.319	75.155	+ 37.836

Z powyższego zestawienia widać wyraźnie dynamikę rozwoju wymiany towarowej polsko-szwedzkiej.

Wywieziono do Szwecji ogółem towarów w roku 1937 (1936): 28.827,414 q — 75.155 tys. zł (26.371,670 q — 59.556), w tym wytworów pochodzenia mineralnego: 27.919,103 q — 51.227 tys. zł (25.555,597 q — 40.700 tys. zł); przetwory chem. i farmaceutyczne, farby: 295.252 q — 3.965 tys. zł (258.162 q — 3.463 tys. zł): metale nieszlach. i wyroby z nich: 264.256 q — 9.539 tys. zł (144.881 q — 4.461 tys. zł).

Przywieziono natomiast ogółem w 1937 (1936) roku do Polski: 3.140,534 q towarów — 37.319 tys. zł (2.626,593 q — 29.067 tys. zł), a mianowicie: wytwory pochodzenia mineralnego: 2.722,905 q — 7.743 tys. zł (2.289.954 q — 5.662 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich: 82.113 q — 7.572 tys. zł (80.994 q — 5.530 tys. zł) maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny (12.669 q — 7.535 tys. zł).

Może najmniej korzystnie kształtują się warunki naturalne Finlandii. Gospodarka narodowa tego kraju opiera się na gospodarce leśnej, albowiem na eksport fiński w 80 proc. składa się drzewo i wyroby z niego, jak celuloza, papier, tektura itd. Pomimo, iż większa część ludności trudni się rolnictwem. kraj ten zmuszony jest importować poważne ilości zboża. Układ ludnościowy Finlandii przedstawia się następująco: 59 proc. żyje z rolnictwa, a 36 proc. z górnictwa, przemysłu i handlu.

Podstawę prawną. regulującą stosunki handlowe pomiędzy Polską i Finlandią, stanowi Traktat Handlowy i Nawigacyjny z dnia 10 XI 1923 (Dz. URP. nr 81/1924), obowiązujący od 18 IX 1924 roku. W dniu 16 lipca 1936 roku zawarto w Warszawie układ kontyngentowy dla towarów z Finlandii. W Finlandii natomiast nie ma reglamentacji przywozu.

Obrót handlowy polsko-fiński kształtował się w latach 1933 — 1937 w tys. zł następująco:

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	1.357	14.256	+ 12.899
1934	954	12.314	+ 11.360
1935	1.369	16.095	+ 14.726
1936	1.623	17.280	+ 15.666
1937	2.794	20.398	+ 17.604

Ogółem wywieziono z Polski do Finlandii w roku 1937 (1936): 3.720,884 q towarów — 20.398 tys. zł (3.441,951 q — 17.289). w tym przetwory spożywcze, tytoń — 194.512 q — 3.672 tys. zł (91.113 q — 1.268 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego 2.909.691 q — 4.346 tys. zł (2.475,778 q — 3.420 tys. zł) itd. Przywieziono natomiast z Finlandii ogółem 223.623 q — 2.794 tys. zł (62.097 q — 1.623 tys. zł) w tym woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego 8.500 q — 331 tys. zł (1.082 q — 53 tys. zł) itd.

Reasumując przegląd obrotów towarowych państw fenno-skandynawskich z Polską, należy stwierdzić istnienie nader korzystnego salda w bilansie handlowym z grupą tych krajów. Porty polskiego obszaru celnego odgrywają w obrocie tym bardzo poważną rolę, jako brama wypadowa dla naszej ekspansji.

Równocześnie przed Gdynią otwierają się możliwości zdobycia silniejszej pozycji na Bałtyku, jako portu rozdzielczego i jako pośrednika w tranzycie morskim i lądowo-morskim tych krajów.

Mgr M. Rylke.

Niemieckie Targi Wschodnie w Królewcu a interesy gospodarcze Rzeszy na Bałtyku

Pod koniec sierpnia (21—24) br. odbyły się w Królewcu XXVI z kolei Niemieckie Targi Wschodnie. Wymieniona impreza gospodarcza, mająca na celu z jednej strony zwrócenie uwagi na rozwój i dorobek gospodarczy III Rzeszy: ze szczególnym uwzględnieniem Prus Wschodnich, z drugiej natomiast z powodu zwiększającego się udziału w niej zagranicy — osiągnęła w roku bieżącym swe górne granice. Niemieckie Targi Wschodnie, jako wyraz prężności gospodarczej Niemiec z odznakami chęci odegrania roli poważnego pośrednika w zakresie międzynarodowej wymiany towarowej na odcinku wschodnio-bałtyckim i częściowo skandynawskim, także z uwagi na pobliskość strefy interesów gospodarczo-morskich Polski, godne są bliższej uwagi.

Podajemy niżej krótką charakterystykę oraz przegląd Targów, które mimo swej nazwy są raczej na pewną skalę zakrojoną wystawą ogólno-niemiecką, w każdym razie imprezą o charakterze mieszanym.

Tegoroczne eksponaty w halach krytych, jak i na wolnym powietrzu, zarówno właściwych Targów Królewieckich, jak i oddzielnie urządzonej Wystawy Wschodniej Urzędu Wyżywienia Rzeszy, zajmowały ogólną powierzchnię 240.000,— metrów kwadratowych. Wystawiało ponad 2.300 wystawców, zgrupowanych w związkach branżowych, również zagranica wystąpiła z wystawami przeważnie kolektywnymi. Jeśli chodzi o eksponaty, zasadnicze ich grupy obejmowały artykuły: codziennego użytku, techniczne, przemysłowe, budowlane, rękodzielnictwo zwykłe i artystyczne, wynalazki, pojazdy mechaniczne oraz maszyny i narzędzia rolnicze. Podobnie jak w lata poprzednie, ostatnio wymieniony dział z uwagi na rolniczy charakter Prus Wschodnich, był szczególnie silnie obesłany. Częściowo można to odnieść i do pojazdów mechanicznych, które w związku z dobrym stanem dróg wymienionej prowincji, mimo przeprowadzonej już w dużej mierze motoryzacji nie przestają interesować ludności cywilnej.

Szczególnym powodzeniem cieszył się oczywiście pokaz popularnego samochodu t. zw. „Volkswagen“, który po raz pierwszy wystawiono publicznie w Prusach Wschodnich. Bajecznie niska cena tego wozu 990 RM. dzięki zastosowaniu przy jego produkcji pewnych gatunków metali i związanej z tym tańszej kalkulacji — stawia producenta, którym jest partyjna K. d. F., w roli dobroczyńcy dla warstw średnio i mało zarabiających. Zamierzona masowa produkcja tego typu wozu stanowi niewątpliwie przewrót w niemieckim przemyśle samochodowym. Niemniej jednak ze względu na zastosowanie szeregu surowców zastępczych, wytrzymałość tych nowych samochodów będzie mogła być ustalona dopiero w przyszłości.

Na stoisku organizacji handlu wewnętrznego zainteresowanie budziły plansze, przedstawiające procentowy udział wydatków rodziny na zakup poszczególnych artykułów żywnościowych, odzieży, czynszu mieszkalnego i t. d.. również plastyczne i graficzne przedstawienie drogi przetwórczej surowca do gotowego artykułu, z uwzględnieniem rozmaitych elementów oraz nowoczesnych środków produkcji fabrycznej. Był to ciekawy materiał, który ze względu na swą wartość dydaktyczno-społeczną, stanowić może poważny przyczynek do badań analityczno-porównawczych w stosunku do zagranicy.

Spośród eksponatów o charakterze praktyczno-użytkowym na uwagę zasługuje również dział urządzeń sklepowych najrozmaitszych branż, połączony z pokazem wzorowo urządzonych wystaw. Wystawy te, odznacza-

jące się prostotą i przejrzystością w doborze artykułów, celowością swego układu w witrynach, nastawione są najwyraźniej na sugestywne oddziaływanie wobec klientów. Wyniki te w oparciu o znajomość psychologii kupujących, znajdują coraz więcej zastosowania w krajach zachodnio-europejskich.

Dość dużo miejsca poświęcono również zagadnieniu nowoczesnych i higienicznych urządzeń warsztatów zarówno przemysłowych, jak i rzemieślniczych, których modele znalazły się na Targach obok tychże samych warsztatów z czasów dawniejszych: dla celów porównawczych. Poza sensem wybitnie praktycznym, upatrywać w tym można niewątpliwie także pewien propagandowy motyw polityczny.

Z właściwą Niemcom praktycznością oraz uporem w zakresie realizacji pewnych zamierzeń, przedstawiona została również w sposób plastyczny, prowadzona od pewnego czasu akcja o celowe wykorzystanie wszelkiego rodzaju odpadków. Stąd też stoisko „Kampf dem Verderb" było niewątpliwie jednym z charakterystycznych przejawów nastawienia społeczno-gospodarczego III Rzeszy.

Kilka słów poświęcić należy także wystawcom zagranicznym, których udział w Targach ostatnio znacznie wzrósł. Wystawiało 13 państw, a mianowicie: Łotwa, Estonia, Litwa, Polska, Bułgaria, Finlandia, Szwecja, Norwegia, Węgry, Turcja, Mandżukuo, Indie Brytyjskie oraz Wolne Miasto Gdańsk. Państwa te wystąpiły na Targach przeważnie z wystawami kolektywnymi przedstawiając jeśli chodzi o kraje bałtyckie — możliwie wszechstronnie dorobek gospodarczy, z uwzględnieniem produkcji rolnej oraz wszelkiego rodzaju surowców eksportowych. Poza tym ogólnie prawie na wszystkich stoiskach zagranicznych, spotykało się eksponaty przemysłu ludowego i artystycznego; poważnie zaakcentowana została również turystyka i folklor poszczególnych krajów.

Spośród wystawców zagranicznych, Polska wystąpiła na tegorocznych Targach Królewieckich z największym stoiskiem. Złożyły się nań eksponaty produkcji częściowo rolniczej, częściowo przemysłowej, głównie jednak przemysłu ludowego i artystycznego, który z uwagi na prowadzoną doraźnie sprzedaż — cieszył się wielkim powodzeniem. Epizodycznie uwzględniony był również dział turystyczny i komunikacyjny, który obejmował propagandowe stoiska Tow. „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. oraz Towarzystwa Linij Lotniczych „Lot". Dział kultury i sztuki natomiast obesłany był kilkunastu książkami i drzeworytami celniejszych artystów polskich. W porównaniu do stoisk sąsiadujących krajów bałtyckich, które wystąpiły z dość wszechstronnym pokazem swego dorobku gospodarczego z rozmaitych dziedzin — stoisko Polski cechowała pewna jednostronność, co stało się niewątpliwie z krzywdą dla całego szeregu dziedzin głównie przemysłu, które powinniśmy koniecznie zaprezentować na tego rodzaju wystawie zagranicznej, w dodatku w sąsiednich Prusach Wschodnich. Niedociągnięcia te, jak i obiekcje innej natury, pokrywał wielki dobór świetnych kilimów oraz ceramiki i zabawek, jakości i ilości których nie potrzebowaliśmy się wstydzić.

Stoisko polskie obejmowało eksponaty 27 grup branżowych, zorganizowane było przez Państwowy Instytut Eksportowy.

Niezależnie od Targów urządzona została odrębnie, jednak łącząca się z ich wytycznymi — Wystawa Wschodnia Urzędu Wyżywienia Rzeszy. Na terenie przekraczającym znacznie obszar Targów, wymieniona Wystawa obrazowała organizację rolnictwa Prus Wschodnich, zarówno w zakresie gospodarki cerealno-warzywniczej, jak i hodowlanej. Wzorowe gospodarstwa rolne najrozmaitszej wielkości, sposób ich prowadzenia i osiągnięte wyniki, organizacja włościańskiej zagrody dziedzicznej oraz korzyści ze stosowania sztucznych nawozów w strukturze rolnej niezbyt urodzajnego obszaru Prus Wschodnich — znalazło tu wszechstronne odbicie, naturalnie z uwzględnieniem zadań politycznych, jakie narodowy socjalizm zakreśla ludności tej najbardziej na wschód wysuniętej prowincji. Z rozmaitych wykresów i zestawień statystycznych wynika, że dzielnica ta w zakresie aprowizacyjnym odgrywa wcale poważną rolę śpichrza — żywiciela Rzeszy. Na skutek wysiłków ostatnich lat, jak zaznaczył na inauguracji Targów minister Wyżywienia Rzeszy p. Darré, wzrosły znacznie cyfry produkcji rolniczej oraz hodowlanej. Od czasu przejęcia rządu przez narodowych socjalistów, uprawa kartofli wzrosła w Prusach Wschodnich z 2,1 na 3,1 mil. ton, buraków cukrowych z 90.000 na 233.000 ton. W ostatnich pięciu latach zwiększono powierzchnię użytkową dla rolnictwa o 170.000 ha. Według obliczeń, Prusy Wschodnie oprócz swej własnej 2.000.000 liczącej ludności — odżywiają jeszcze 2.500.000 ludności Rzeszy.

Na marginesie Targów Wschodnich w Królewcu tak, jak wszelkich w ogóle przejawów zorganizowanej akcji gospodarczej o charakterze ekspozycyjno-targowym, nasuwają się rozmaite refleksje. O ile impreza ta jeszcze przed kilkunastu laty nosiła charakter skromnej wystawy prowincjonalnej, o tyle ostatnio na skutek uzyskanego i wzrastającego udziału w niej zagranicy, stara się znacznie wyjść poza zakreślone jej dawniej ramy.

Wszystko wskazuje na to, że sytuacja polityczno - gospodarcza i przegrupowanie sił w basenie Bałtyku po wojnie światowej jest poważnie brane pod uwagę przez kraje środkowej i zachodniej Europy, w tej liczbie i Rze-

szę Niemiecką. Celem zainteresowań tych jest wymiana towarowa między krajami uprzemysłowionymi a krajami rolniczymi, wymagająca z powodu niesłychanej industralizacji tych pierwszych, szczególniej intensyfikacji. Niezależnie od tego, osobną drogą idą poszukiwania nowych rynków, względnie rozszerzania istniejących już możliwości dla zbytu wytworów przemysłowych, dla których grupa państw wschodnio-bałtyckich wydaje się być jeszcze na długie lata chłonnym terenem .

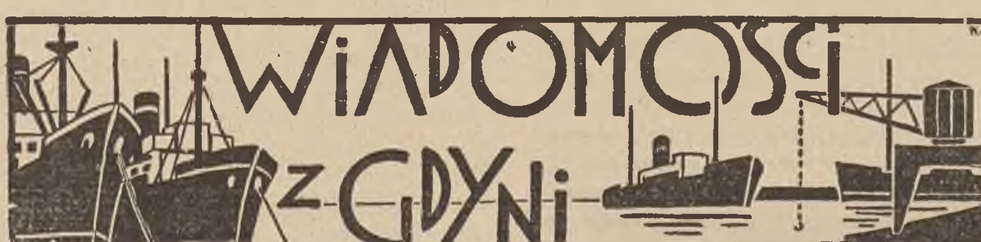
Potwierdza to zresztą obecna sytuacja w zakresie handlu zagranicznego wymienionej grupy, z której wynika, że głównymi partnerami gospodarczego regionu krajów bałtyckich są obecnie Anglia i Niemcy. Wielka Brytania figuruje jako poważny importer, odbierający około 40% z całego wywozu bałtyckiego, podczas gdy Rzesza Niemiecka jako eksporter, pokrywający około 25% całego przywozu bałtyckiego. Udział Polski ze względu na podobieństwo do struktury agrarnej państw regionu bałtyckiego, jest w ich handlu zagranicznym oczywiście minimalny, choć niezupełnie wykorzystany.

Poza tymi, ogólnie zakreślonymi uwagami na temat roli, jaką w charakterze pośrednika starają się przejąć Targi Królewieckie, upatrywać można jeszcze dalszych agospodarczych przesłanek, którymi mogłaby być mobilizacja gospodarcza krajów bałtyckich dla III Rzeszy. Nie przeceniając bynajmniej znaczenia Targów, które są w pierwszym rzędzie urządzane dla zademonstrowania zdobyczy technicznych Niemiec ludności Prus Wschodnich, nie możemy nie doceniać z drugiej strony imprezy tej, jako coraz to poważniejszej rewii sił gospodarczych krajów bałtyckich, w której Polska sama też bierze czynny udział.

Refleksje byłyby niezupełne, gdybyśmy nie zwrócili uwagi na fakt sąsiedztwa Królewca z polskim wybrzeżem oraz portami Gdynią i Gdańskiem. Wzrastające znaczenie polskich interesów gospodarczo-morskich, rosnąca z roku na rok nasza ekspansja drogą wodną na rynki europejskie i zamorskie, problem stworzenia poważnego ogniska dystrybucji towarów dla krajów basenu bałtyckiego, wreszcie zagadnienie tranzytu z krajów bałtycko-skandynawskich do środkowo-południowej Europy i na Lewant, oraz vice-versa — wszystko to winno nas zastanowić nad kwestią celowości wyposażenia również największego obecnie polskiego miasta portowego a zarazem największego nad Bałtykiem, w potrzebny instrument: dla pokazu naszej wytwórczości i surowców na eksport z jednej strony, a dla pośrednictwa w międzynarodowej wymianie towarowej z drugiej.

Dla realizacji wymienionych celów byłaby niewątpliwie wielce korzystną, rozważana już od pewnego czasu, koncepcja stworzenia w Gdyni instytucji Międzynarodowych Targów Bałtyckich. Czas pracuje wprawdzie za nas, jednak we własnym interesie — należy się wreszcie zabrać do tej akcji.

Edm. Urbański.



KONFERENCJA W SPRAWIE ROZWOJU HANDLU SHIPCHANDLERSKIEGO.

W nawiązaniu do odbytej w dniu 9 sierpnia w Izbie Przemysłowo-Handlowej konferencji w sprawie rozwoju handlu shipchandlerskiego w Gdyni, odbyła się dnia 19 sierpnia ponowna konferencja w tej samej sprawie pod przewodnictwem Komisarza Rządu p. mgr. Fr. Sokoła, z udziałem delegacji Izby w osobach: Wicedyrektora Posła p. T. Marchlewskiego i referenta eksportowego p. W. Kalbarczyka oraz przedstawiciela Związku Shipchandlerów p. dyr. Walkowskiego.

Na konferencji omówiono kwestie i postulaty, wyłonione podczas uprzednich rozmów, jak również nastąpiło uzgodnienie szeregu poglądów w sprawie praktycznego usprawnienia współpracy Rzeźni Gdyńskiej z shipchandlerką. Postanowiono, że zagadnienia te będą w dalszym ciągu przedmiotem badań i realizacji samorządu gospodarczego na jednej z konferencyj w najbliższym czasie.

KONFERENCJA W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO Z HOLANDIĄ.

Dnia 20 sierpnia rb. odbyła się pod przewodnictwem Radcy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Juliana Rummla konferencja w sprawie obrotu towarowego między Polską a Holandią, w której wziął udział radca handlowy Konsulatu Generalnego R. P. w Amsterdamie p. Stefan Łubieński. W konferencji wzięło udział szereg przedstawicieli zainteresowanych firm eksportowych i importowych z okręgu izbowego, głównie z Gdyni.

NOWA LINIA REGULARNA Z GDYNI/GDAŃSKA DO ANTWERPII.

Firma maklerska Behnke & Sieg w Gdyni, jako agent tow. żeglugowego Codezinter Soc. An. w Antwerpii, zgłosiła do Urzędu Morskiego w Gdyni nową linię regularną między Gdynią/Gdańskiem, a Antwerpią.

Statki wymienionej linii będą przychodziły do Gdyni w następujących odstępach czasu: s/s „Ravnedal" lub substytut 7 IX, 29 IX, 19 X.

„STOCZNIA GDYŃSKA" BUDUJE PIERWSZY POLSKI PEŁNOMORSKI STATEK HANDLOWY.

Dnia 28 sierpnia br. odbyła się uroczystość poświęcenia pochylni (helingu) oraz położenia stępki pod pierwszy budujący się na niej polski statek handlowy w Stoczni Gdyńskiej. — Statek ten wykonywany jest na zamówienie tow. „Żegluga Polska" i będzie posiadał ca 1,250 ton pojemności.

W historycznej tej dla rozwoju polskiego budownictwa okrętowego uroczystości, wzięli m. in. udział pp.: wicemin. Przem. i Handlu M. Sokołowski, wicewojewoda pom. Z. Szczepański, marszałek sejmu śląskiego Grzesik, Komisarz Rządu w Gdyni mgr. Fr. Sokół, prezes Izby Przemysłowo Handlowej St. Tor, zastępca dyr. Urzędu Morskiego mgr. Walewski, zastępca dowódcy floty kmdr Frankowski, prezes Zjednoczenia Hutniczo-Górniczego Peche, nacz. dyr Wspólnoty Interesów Górniczo-Hutniczych inż. Br. Kowalski. Ponadto min. Przemysłu i Handlu reprezentowali pp: nacz. Molenda, radca Gebethner i inż. Niemiec.

W czasie uroczystości wygłosili przemówienia okolicznościowe wicemin. Sokołowski, prezes rady nadzorczej Stoczni Gdyńskiej inż. Brach, oraz ks. kanonik Turzyński, który dokonał poświęcenia pochylni okrętowej i pierwszych nitów stępki budującego się statku.

UDZIAŁ POLSKICH SFER GOSPODARCZYCH W NIEMIECKICH TARGACH WSCHODNICH I KONFERENCJI POLSKO-NIEMIECKIEJ W KRÓLEWCU.

W ramach Targów Wschodnich w Królewcu, które odbyły się w czasie od 21 do 24 sierpnia rb., zorganizowane zostały konferencje gospodarcze z udziałem przedstawicieli krajów. uczestniczących w Targach, a więc i Polski. Rozmowy te, w związku z zawarciem nowego układu handlowego polsko-niemieckiego oraz wzrostem wymiany towarowej między obydwoma państwami, miały na celu omówienie spraw, związanych z usprawnieniem techniki handlu polsko-niemieckiego.

Podczas konferencji, w której wzięli udział m. in. przedstawiciele sfer gospodarczych Pomorza, Wielkopolski, Wileńszczyzny i Małopolski. Wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu p. Konsul Niedbał wygłosił referat o eksporcie nasion z Polski oraz dyrektor Targów Wschodnich we Lwowie, p. Blum, referat o znaczeniu międzynarodowych targów w Polsce i Niemczech dla wymiany towarowej obydwu państw. W dyskusji po tych referatach poruszono szereg zagadnień, dotyczących usprawnienia handlu polsko-niemieckiego w zakresie proceduralnym. W nawiązaniu do przeprowadzonych rozmów Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. poseł T. Marchlewski wystąpił z wnioskiem, aby w przyszłości na podobnych konferencjach nastąpiła wymiana poglądów nie tylko na platformie ogólnej, lecz bardziej szczegółowej, tj. między bezpośrednio zainteresowanymi stronami kupieckimi danej branży, co może przynieść pożądane rezultaty.

W otwarciu XXVI Targów Wschodnich oraz wymienionej konferencji gospodarczej polsko-niemieckiej, wzięła udział m. in. delegacja Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w osobach: Wicedyrektora posła Tadeusza Marchlewskiego oraz Referenta Prasowego Red. Edm. Urbańskiego.

PIERWSZY STATEK PORTUGALSKI W GDYNI.

Pod koniec sierpnia br. zawinął do portu gdyńskiego po raz pierwszy statek portugalski s/s „Marandella", należący do portugalskiego towarzystwa „Geral Line" w Lizbonie, które uruchomiło w ten sposób stałą komunikację między Gdynią a Lizboną i portami Ameryki Południowej.

Przedstawicielem tow. Geral Line w Gdyni i Gdańsku jest firma maklerska Rummel & Burton.

NAJWIĘKSZY STATEK LITEWSKI W GDYNI.

W ostatnich dniach sierpnia br. przybył do Gdyni parowiec litewski „Kaunas", który należy do towarzystwa żeglugowego „Lietuvos Baltios Lloydas" w Kłajpedzie, posiada około 2.400 ton DW. Jest to największa jednostka litewskiej marynarki handlowej. Komendant statku p. Bronius Krikstopaitis jest najstarszym kapitanem w litewskiej flocie handlowej.

Parowiec „Kaunas" zabrał z Gdyni pełny ładunek kopalniaków z przeznaczeniem do Anglii. Maklerem statku była Polska Agencja Morska.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 11.800 minut 33 z zużyciem prądu 78.408 KWh i przeładowano 233.787 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 79,7%, w ubiegłym roku 126,—%, spadek zatem wynosi 46,3%.

ŻYCZLIWY GŁOS PRASY FINLANDZKIEJ O GDYNI.

Jako oddźwięk niedawnego pobytu wycieczki fińskich sfer gospodarczych i samorządu miejskiego z Kotki — w Gdyni, ukazało się w prasie południowo-finlandzkiej szereg artykułów, z wielkim uznaniem omawiających rozwój portu gdyńskiego w porównaniu do szeregu innych portów Europy, oraz rozmach pracy Polski nad Bałtykiem. Na uwagę zasługuje zwłaszcza artykuł pt. „Kotkalaisten retki Gdyniaan ja Danzigiin", który ukazał się w „Etela — Suomi", z dnia 20 sierpnia br.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LIPIEC 1938 R. (według danych Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni).

W miesiącach poprzednich spodziewano się, że w lipcu br. stawki frachtowe będą zwyżkowały. Przypuszczenie to jednakże do tej pory nie sprawdziło się. W dalszym ciągu armatorzy dążą ku wyższym stawkom, frachtujący zaś do tej pory skutecznie przeciwstawiają się tej tendencji.

Drzewo.

W miesiącu sprawozdawczym rozszerzyły się pogłoski jakoby stawki minimalne na drzewo miały być zniesione. Konferencja jednakże w dalszym ciągu stawki podtrzymuje, przy czym większa część armatorów zrzeszonych również uchyla się od frachtowania poniżej minimum. Niemniej jednak zarówno z Gdyni, jak i z Gdańska frachtowano statki poniżej stawek minimalnych, gdyż ciężka sytuacja armatorów zmuszała ich do wyłamywania się spod obowiązujących przepisów Konferencji. Zaznaczyć również należy, że pomimo dążeń Konferencji do zrzeszenia w swych szeregach wszystkich armatorów, akcja ta nie została w zupełności przeprowadzona, tak że około 10% europejskich armatorów znajduje się poza Konferencją.

Żaglowce.

Ożywienie notowane w miesiącu ubiegłym, utrzymało się w dalszym ciągu w miesiącu sprawozdawczym.

Frachtowano makuchy do portów duńskich poniżej Aarhus Rmk. 4,—, powyżej zaś Rmk. 4,50.

Frachtowano również ładunki zboża świeżego zbioru po Rmk. 3,75.

W dalszym ciągu spodziewana poprawa w sierpniu — w dziedzinie frachtowania małego tonażu.

Węgiel.

Frachtowanie węgla w porównaniu z ub. okresem sprawozdawczym nie uległo zmianie.

Rynek polski w dalszym ciągu jest bardzo spokojny, przy czym odbiorcy węgla polskiego nie spodziewają się poprawy w najbliższym czasie. Zafrachtowano statek ok. 2.500 ton do Mariager (Dania) po sh. 4/—. Do Belgii frachtowano po sh. 4/— do 4/3. Do Holandii frachtowano po sh. 3/6.

Zanotowano również następujące frachtowania do Francji:

Przy wielkości statków 2/3000 ton: Rouen — 5/3 do 5/6, Le Havre — 5/3 do 5/6, Lorion — 6/3, Bordeaux — 6/3, Francja Śródziemnomorska ok. 9/—.

Zanotowano również frachtowania na Maltę: Statki wielkości 3/5000 ton sh. 9/6 do 10/—. Do Ameryki Płd. kwotowano sh. 15/6 do 16/6.

Reasumując, opinie odnośnie rynku frachtowego w czasie miesięcy jesiennych są bardzo różne i wręcz sobie przeczące. Należy jednak przypuszczać, że w najlepszym czasie będzie można dokładniej zorientować się w sytuacji na najbliższe miesiące.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Polska flota handlowa przewiozła w lipcu br. 165.712 t. ładunków wobec 151.824 t., przewiezionych w lipcu 1937 r., oraz 138.964,5 ton, przewiezionych w lipcu r. 1936. Zaznaczyć wypada, że faktyczny wzrost przewozów jest nieco mniejszy, gdyż poprzednio statystyka nasza nie obejmowała przewozów linii palestyńskiej, oraz przewozów na statkach zafrachtowanych linii meksykańskiej, Głównym czynnikiem wzrostu przewozów tym razem jest wzrost tonażu towarzystwa „Polskarob", które uruchomiło z początkiem lipca s/s „Robur VIII" o nośności 4.500 ton, szybkobieżny i samotrymujący, co już w lipcu zwiększyło przewozy towarzystwa o 12.370 ton.

Z ogólnych przewozów przypadło na eksport 108.250 ton (VII 1937: 98.947,5 t.), na import 44.795 t. (47.144 t.), na tranzyt morski 823 ton (675 t.), na przewozy między portami zagranicy 11.844 t. (7.057,5 t.) Wzrosły więc przewozy eksportowe oraz przewozy między portami zagranicy, w stosunku do odpowiedniego miesiąca roku poprzedniego.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem na liniach i w żegludze nieregularnej 84.938 t. towarów, (VII 1937: 92.479 t.), w tym w wywozie 44.723 t. (43.858 t.), w przywozie 34.740 t. (43.544 t.), w tranzycie morskim 823 t. (675 t.), w przewozach między portami zagranicy 4.652 ton (4.402 t.) Jak widać, zmniejszenie przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku zaszło wyłącznie na skutek zmniejszenia importu, podczas gdy pozostałe składniki ruchu nawet wzrosły.

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 35.115 ton wobec 34.127 t., przewiezionych w lipcu ub. roku, w tym w wywozie 21.650 t. (VII 1937: 18.291 t.), w przywozie 11.669 t. (13.900 t.), w tranzycie morskim 823 t. (675 t.), w przewozach między portami zagranicy 973 t. (1.261 t.) Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. na ogół więc zwiększyły

swe przewozy, a przy tym lekko się zmniejszyły przewozy importowe, natomiast dość znacznie wzrosły przewozy eksportowe.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 49.823 ton ładunków wobec 58.352 t. przewiezionych w lipcu ub. roku, na co złożyło się 23.073 t. eksportu (VII 1937: 25.567 t.), 23.071 ton importu (29.644 t.), oraz 3.679 t. przewiezionych między portami zagranicy (3.141 t.) Na przewozy eksportowe złożyły się: węgiel 18.225 t., żelazo 4.541 t. i drobnica 307 t. (VII 1937: węgiel 18.555 t., koks 7.012 t.), co oznacza. mimo lekkiego zmniejszenia ilościowego, większą wartość wywozu i wyższy fracht, niż w roku ubiegłym. Import składał się z 11.124 t. tomasyny, 11.168 t. rudy i 779 t. drobnicy (VII 1937: właściwe trampy przewiozły 24.817 t.. w tym 8.416 t. rudy, 8.350 t. tomasyny oraz 8.051 t. kostki granitowej z południowej Szwecji i prócz tego przewozy przydzielonego wówczas do linii południowo-amerykańskiej s/s Wisła — import 4.827 t.) Przewozy między portami zagranicy składały się z 3.424 t. rudy żelaznej i 255 t. papieru, wobec 3.141 t. kukurydzy przewiezionych w lipcu ub. r. z Ameryki Południowej do Europy na s/s „Wisła".

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbryt) przewiozły 9.354 t. towarów wobec 11.150 t. przewiezionych w lipcu ubiegłego roku. Wahanie to nie stanowi nic niezwykłego: w poprzednich trzech latach wysokość przewozów ilościowych wahała się pomiędzy 11.900 a 7.290 ton, co oczywiście było całkiem odmienne od wahań wartości przewozów, oraz uzyskanych frachtów. Ładunków eksportowych ogółem przewieziono 6.778 ton, importowych 2.576 ton, w tym przypadło na obie linie angielskie 9.217 ton, a z tego 6.694 t. w wywozie i 2.523 t. w przywozie. natomiast na linię Gdynia—Havre (obsługującą dodatkowo również linię Gdynia—Londyn) 137 t. towarów, w tym 84 t. w eksporcie i 53 t. w imporcie. Linia Gdynia — Havre, funkcjonująca głównie jako pasażerska, z dwoma odjazdami w miesiącu, przewiozła w miesiącu sprawozdawczym 732 pasażerów i emigrantów.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 5.137 pasażerów oraz 15.537 t. towarów. wobec 2.047 pasażerów i 2.560 t. towarów, obliczonych dla lipca ub. roku bez linii palestyńskiej i statków frachtowanych. Niemniej wzrost przewozów jest tu imponujący. Ogółem przewieziono w ruchu wyjściowym 2.362 pasażerów i 8.049 t. towarów eksportowych, w ruchu wejściowym 2.468 pasażerów i 7.479 t. towarów importowych, oraz w przewozach między portami zagranicy 307 pasażerów i 9 t. drobnicy.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 2.469 pasażerów i 3.789 t. towarów (VII 1937: 2.047 pas. i 2.560 t. towarów). Na linii tej ruch wyjściowy dał 1.216 pasażerów i 1.257 t. towarów, wejściowy 846 pasażerów i 2.523 t. towarów, przewozy między Ameryką Północną a Kopenhagą 307 pasażerów i 9 t. drobnicy.

Przewozy linii tegoż towarzystwa na *linii Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej* (statki zawijają w tamtą stronę również do Nowego Yorku, współpracując z linią północno-amerykańską tegoż towarzystwa) dały 8.499 t. ładunku w tym 4.673 t. eksportowego i 3.826 t. importowego (w roku ubiegłym przewozów tej linii jeszcze nie notowaliśmy).

Na linii południowo-amerykańskiej dodatkowo frachtowanych statków (odjazdów i przyjazdów do Gdyni) nie było, toteż cała poniższa statystyka przypada na jeden odjazd „Kościuszko" i jeden przyjazd „Pułaskiego". Statki te przewiozły razem 1.130 pasażerów i 2.388 t. towarów, w tym 712 pasażerów i 1.268 ton towarów na wyjściu oraz 418 pas. i 1.120 t. towarów na wejściu. Należy zaznaczyć, że tak się złożyło, że w roku ubiegłym, w lipcu na linii tej nie było żadnego przyjazdu, ani odjazdu statku pasażerskiego z Gdyni.

Na linii palestyńskiej nie notowanej w naszej statystyce w lipcu ub. roku przewieziono 1.538 pasażerów i 861 t. towarów, w tym 434 pasażerów i 851 t. towarów na wyjściu, oraz 1.104 pasażerów i 10 t. towarów na wejściu. Charakterystyczną dla tej linii ostatnio jest przewaga ruchu wejściowego pasażerów (do Constancy) nad ich ruchem wyjściowym z tegoż portu, przy równoczesnej, jeszcze bardziej charakterystycznej nadwyżce wywozu towarowego nad przywozem.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły w lipcu 55.883 t. węgla (VII 1937: 45.635 t.), w tym eksportowego, przez Gdynię 48.700 ton (VII 1937: 42.979.5 t.), oraz między portami zagranicy 7.183 t. (2.655,5 t.) Przewozy te byłyby jeszcze wyższe, gdyby jeden ze statków towarzystwa nie woził przez cały miesiąc (s/s „Robur V" — 4 podróże do Gefle) wyłącznie koksu, co zmniejszyło jego przewozy o 20%, gdyż, jak wiadomo, koks w tym stosunku do węgla jest mniej ładowny.

Węgiel eksportowy poszedł: do Szwecji 28.838 t., do Danii 13.003 t.. do Holandii 7.300 t., do Belgii 6.742 t. Odbyto 19 podróży z ładunkiem i zawieziono węgiel i koks z Gdyni do portów: Vesteras (5 razy), Gefle (4 razy), do Aarhus, Oslo. Göteborga, Slite, Kopenhagi, Rotterdamu, Amsterdamu, Slemmestad. Węgiel zagraniczny przewieziono: z Methil do Kopenhagi i z Derwenthaugh również do Kopenhagi. Jak już zaznaczone zostało na wstępie s/s „Robur VIII", jako piąty statek towarzystwa, służący dla ruchu eksportowego do portów zagranicznych, w miesiącu sprawozdawczym rozpoczął swą służbę.

POSIEDZENIE KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ SAMORZĄDÓW GOSPODARCZYCH WOJ. POMORSKIEGO W TORUNIU.

Dnia 25 sierpnia rb. odbyło się w Toruniu posiedzenie Komisji Porozumiewawczej Samorządów Gospodarczych woj. Pomorskiego, reprezentowanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową, Izbę Rolniczą oraz Izbę Rzemieślniczą. Na porządku obrad był zgłoszony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni referat o organizacji eksportu ziemniaków, wskazujący na niedostateczny udział Polski w eksporcie tego artykułu w stosunku do możliwości produkcyjnych oraz omawiający usprawnienie organizacji handlowej tego eksportu.

Po ożywionej dyskusji uchwalono pogłębić studia, zmierzające do zajęcia się tym problemem, przy czym zarówno Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni jak i Izba Rolnicza w Toruniu mają na następnym posiedzeniu wystąpić z konkretnymi wnioskami. Następnie omawiano możliwości eksportu cebuli do Anglii oraz uzgodniono opinię w sprawie składnic sprzedaży wyrobów młynarskich. W końcu rozpatrzono dezyderaty Izby Rzemieślniczej odnośnie reorganizacji Instytutu Rzemieślniczego w kierunku zwiększenia zasięgu współpracy z przemysłem, oraz omówiono sprawy przemysłu ludowego i chałupniczego.

Z ramienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w posiedzeniu wzięli udział: Wicedyrektor Poseł T. Marchlewski oraz Referent dla spraw eksportu W. Kalbarczyk.

USTALANIE CEN NA ARTYKUŁY PIERWSZEJ POTRZEBY.

W numerze 60/38 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej została ogłoszona ustawa z dnia 5 sierpnia br. o zabezpieczeniu podaży przedmiotów powszedniego użytku.

Ustawa ta upoważnia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych do wydawania rozporządzeń w celu zabezpieczenia należytego zaopatrzenia rynku w towary powszedniego użytku oraz w celu przeciwdziałania nadmiernej zwyżce cen. —

W tym celu ustawa upoważnia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych do wydawania rozporządzeń o magazynowaniu i ujawnianiu zapasów przedmiotów powszedniego użytku o ujawnianiu cen na te artykuły we wszystkich przedsiębiorstwach itp. oraz regulować ceny przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów i ceny detaliczne nafty i węgla.

Prawo wyznaczania cen na te artykuły może Minister przekazać Wojewodom, ci z kolei powiatowym władzom administracji ogólnej lub prezydentom miast wydzielonych. Podstawę wyznaczania cen datalicznych będą stanowić ceny hurtowe i półhurtowe, ustalane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu *oraz koszty produkcji i gospodarczo usprawiedliwione koszty wymiany.*

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych skorzystał już ze swoich ustawowych uprawnień i wydał rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy o regulowaniu cen przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów (Dz. U. 60/38 poz. 466) i o regulowaniu cen detalicznych nafty i węgla (Dz. U. 60/38 poz. 467). Na podstawie tych rozporządzeń do wyznaczania cen na przetwory zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów oraz nafty i węgla są upoważnieni wojewodowie, którzy uprawnienia te mogą przekazać w części lub w całości władzom administracyjnym.

Jednym słowem regulowanie cen tych artykułów będzie spoczywać na administracji państwowej i miejskiej (w miastach wydzielonych).

Władze te będą wyznaczały ceny na podstawie opinii Komisyj Cen. Komisje te będą składać się z przewodniczącego i ich zastępców, mianowanych na wniosek właściwych izb przemysłowo-handlowych, rolniczych i rzemieślniczych. Komisje te będą utworzone w każdym powiecie i mieście wydzielonym a nadto będzie wytworzona specjalna komisja wojewódzka. — Pobieranie lub żądanie cen wyższych od ustalonych przez władze przy pomocy wspomnianych Komisyj jest zagrożone karą aresztu do 3 miesięcy i grzywną do zł 3.000.

Z chwilą ogłoszenia tej ustawy i rozporządzeń, straciły swą moc prawną dawne przepisy, wydane w tej mierze, a zwłaszcza przestarzała ustawa z 1920 r. o zwalczaniu lichwy wojennej. (w)

WSPÓŁDZIAŁANIE ORGANIZACYJ ROLNICZYCH Z WOJSKIEM W ZAKRESIE DOSTAW.

Z inicjatywy Szefostwa Intendentury w Toruniu odbyła się w Pomorskiej Izbie Rolniczej pod przewodnictwem Dyrektora inż. Józefa Buczka wielka konferencja w sprawie ustalenia zasad współdziałania organizacyj rolniczych z wojskiem w zakresie dostaw produktów rolnych dla wojska.

Po wyczerpującym referacie Szefa Intendentury p. podpłk. Drewniaka, oraz Naczelnika Wydziału mgr. J. Głębowicza, wywiązała się szeroka dyskusja, która w wyniku doprowadziła do stwierdzenia wzajemnego zgodnego współdziałania rolnictwa z wojskiem przy dostawach zboża w ubiegłym roku gospodarczym, oraz do nakreślenia planu współdziała-

nia w bieżącym roku gospodarczym. Na szczególną uwagę zasługuje zgodność poglądów Intendentury i Pomorskiej Izby Rolniczej na konieczność dokonywania obrotów zbożem za pośrednictwem Giełdy Zbożowo-Towarowej oraz oświadczenie Intendentury, że wartość pozytywną posiadają dla niej notowania giełdowe, przedstawiające faktyczne transakcje, a nie notowania orientacyjne.

Po ustaleniu szeregu wytycznych i udzieleniu wyjaśnień ze strony wojska, Przewodniczący zamknął posiedzenie, dziękując wojsku za inicjatywę odbycia tej konferencji.

MODELE PRZECHOWALNI GOSPODARSKICH DLA WYSTAW ROLNICZYCH.

W Biurze Komitetu Chłodnictwa znajdują się modele czterech typów przechowalni na 25 ton owoców, które skonstruowane są specjalnie w celach dydaktycznych oraz dla demonstrowania ich na wystawach rolniczych. Komitet chętnie wypożycza powyższe modele zainteresowanym Izbom terytorialnym na wystawy i zjazdy rolnicze pod warunkiem pokrycia przez zainteresowanych kosztów przesyłki modeli oraz zwrotu ich w stanie nieuszkodzonym.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

HANDEL ZAGRANICZNY ŁOTWY W I KWARTALE 1938 R.

Według statystyki, ogłoszonej w ostatnim numerze „Latvian Economic Review" obrót handlowy Łotwy z zagranicą w I kwartale br. przedstawiał się następująco (w tysiącach łatów):

	I—III 1938 r.	I—III 1937 r.
Import	51.391	38.692
Eksport	41.596	39.182
Ogólny obrót	92.987	77.874
saldo	— 9.795	+ 490

Import więc wzrósł o blisko 33%, gdy wywóz ledwie o 6%, co w wyniku dało dość duże ujemne saldo handlowe — 9,8 mil. łatów. Podkreślić wreszcie wypada ogólny wzrost obrotów z zagranicą o blisko 20%. Obecny ujemny bilans handlowy jest rezultatem nagromadzenia się rezerw dewizowych z roku ubiegłego oraz bardzo liberalnej polityki przywozowej rządu. Gwałtowny wzrost importu z Niemiec tłumaczyć należy kompensacją za duże zakupy niemieckie, jakie miały miejsce pod koniec ubiegłego roku.

Wzrosło też saldo ujemne ze Stanami Zjednoczonymi do 3,7 miliona łatów; ujemne saldo wykazywała Łotwa z Polską, a także ze Szwecją, Bułgarią, Grecją, Turcją, Belgią, Włochami itd.

Na czele państw, z którymi Łotwa miała dodatni bilans handlowy kroczyła Anglia (saldo 13 milionów łatów), dalej kolejno Francja, Z. S. S. R., Holandia, Finlandia i inne. Anglia więc była w okresie sprawozdawczym głównym kupcem Łotwy, za nią szły Niemcy. Oba te państwa współzawodniczą ze sobą na rynku łotewskim od dłuższego czasu. Udział Niemiec wzrasta i wynosi obecnie prawie 33% obrotu handlowego Łotwy, podczas gdy Anglii tylko 30%.

O wzrastającym zainteresowaniu się wymienionych dwóch państw Łotwą świadczą liczne wycieczki i misje handlowe. W Rydze bawiła ostatnio wycieczka kupców niemieckich, a w lipcu kupcy angielscy zwiedzili szereg wytwórni łotewskich.

Anglia zakupiła w Łotwie za około 18 milionów łatów towarów. Są to artykuły spożywcze: masło (5,9 mil.), bekony (0,9 mil.), jaja (3,28), poza tym len (4 mil.), drzewo, deski, forniery, części skrzynek (5,5 mil.), inne towary (0,5 mil.)

Niemcy sprowadziły za 10,3 milionów łatów. Głównym artykułem zakupu były żywe świnie i prosiaki (3,5 mil.), masło (2,5 mil.), drzewo — przeważnie półobrobione — (2 mil.), nasiona (1 mil.) inne 0,4).

Zwrócić trzeba przy tym uwagę, że Anglia płaciła za bekony przeciętnie 1,98 łatów za 1 kg (100 łatów — ok. 104 zł), gdy Niemcy płaciły za świnie przeciętnie 0,98 łat za 1 kg. Korzystniejsze za to ceny za masło uzyskała Łotwa od Niemiec — 2,58 łat. za 1 kg, podczas gdy Anglia płaciła 2,2 łat. za 1 kg.

Polska sprowadziła papier pakowy, gazetowy i nieco artykułów chemicznych — razem za 0,2 miliona łatów.

Na ogół biorąc, w handlu zagranicznym Łotwy za I kwartał br. wzrósł przede wszystkim eksport masła, o 100% w porównaniu z I kwartałem 1937 r., a jaj prawie dziesięciokrotnie (z 31 ton na 353 ton). Spadł za to eksport surowców i artykułów półobrobionych (skóry, nasiona, drzewo z wyj. celulozy) i to zarówno jeżeli chodzi o wagę (16%), jak i wartość (25%). Tłumaczy się to zarówno wstrzemięźliwością obcych rynków w czynieniu zakupów, jak i poważnym spadkiem cen. Eksport gotowych wyrobów utrzymywał się na tym samym poziomie. Wzrósł nieco eksport tektury, farb, obuwia gumowego itp., zmniejszył się natomiast wywóz papieru, pudełek do zapałek, kleju rybnego, przędzy lnianej.

Import łotewski posiadał tę samą strukturę co w roku ubiegłym. Na pierwszym miej-

scu kroczą tu Niemcy, które dostarczyły za 2,3 mil. łatów maszyn przemysłowych i motorów, za 3 mil. nawozów sztucznych, za 2 mil. węgla i koksu, za 0,6 mil. tkanin bawełnianych, za tyleż farb, kwasów innych za 5 milionów.

Anglia znowu zaopatrywała Łotwę w tkaniny bawełniane (1 mil. łatów), węgiel (0,8 mil.), wełnę: czesaną (0,5 mil.), surową (0,3 mil.) i odpadki wełniane (0,5 mil.), węgiel (0,8 mil.), śledzie (0,3 mil.), maszyny rolnicze (0,3 mil.), towary inne (1,5 mil.)

Polska dostarczała przede wszystkim węgla za 1 milion łatów i nieco artykułów rolniczych za 0,1 miliona łatów.

Bliższa analiza importu łotewskiego wykazuje ciekawe zmiany. Spadł mianowicie import artykułów spożywczych (zboże, śledzie) o 25%, wzrósł za to znacznie (o ca 45%) przywóz surowców i półsurowców (128.000 ton wartości 20.2 miliona łatów) oraz artykułów gotowych (18.762 ton wartości 26,1 miliona łatów). Zwrócić trzeba uwagę na znaczny wzrost przywozu węgla, nafty, benzyny, maszyn różnego rodzaju i samochodów. Stoi to w bezpośrednim związku z zamierzoną rozbudową własnego przemysłu. Podobnie bowiem jak Polska — Łotwa inwestuje znaczne sumy w uprzemysłowieniu kraju. O ile jeszcze w roku 1936 w 5.565 zakładach pracowało 101.000 robotników, to w roku 1937 w 5.717 zakładach zatrudniano już 120.000 robotników. Wzrosła też znacznie siła napędowa zakładów przemysłowych — do 194.000 HP. Najwięcej robotników zatrudniał przemysł żelazny i metalowy (400 zakładów — 17.200 robotników), chemiczny (17% robotn.), ceramiczny (17%), papierniczy (4%). Podkreślić trzeba fakt założenia w lipcu rb. przy poparciu państwa, nowej fabryki maszyn, a zarazem i stoczni „Tasmare“ S. A. W pierwszym okresie swej działalności fabryka zacznie wyrabiać maszyny rolnicze tak, iż import ich będzie najprawdopodobniej niedługo wstrzymany.

Rozbudowuje się również przemysł tekstylny (obecnie przeprowadza się próby nad materiałami z kazeiny na zasadach włoskich), przemysł obuwniczy, buduje się fabrykę materiałów izolacyjnych. Oprócz tego zmodernizowano wiele zakładów już istniejących.

Równocześnie w celu zmniejszenia przywozu węgla przeprowadza rząd propagandę za intensyfikacją zużycia torfu. Urządza się specjalną wystawę w Windawie a nawet „dni torfu“.

Równocześnie zaś przystąpiono do intensyfikacji produkcji rolnej, sprowadzając w roku bieżącym dużo nawozów i maszyn rolniczych.

Stwierdzić trzeba, że Łotwa wchodzi rzeczywiście w nową epokę, zmieniając gwałtownie swą strukturę gospodarczą na przemysłowo-rolniczą, idąc za wskazaniami Fryderyka Lista. Z drugiej strony rząd łotewski konsekwentnie rozbudowuje stosunki handlowe z innymi państwami. W kwartale sprawozdawczym zawarto traktaty handlowe z Grecją, Turcją, Rumunią i clearing z Niemcami. Następnie umową polsko-łotewską przeprowadzono obniżkę cła na pewne towary importowane (Dz. U. R. P. Nr 26, z r. 1938).

Na podkreślenie zasługuje również uelastycznienie polityki handlowej, która nie hamuje rozmachu inwestycyjnego restrykcjami. Przeciwnie, rozporządzeniem z dnia 15 VII 1938 r. można sprowadzać bez zezwolenia Komisji Dewizowej następujące towary: nasiona buraczane, tran medycynalny, kredę nieobrobioną, morfinę, kokainę, również szczepionki, farby do masła, wyroby drukarskie, nożyce i noże rzemieślnicze, części fortepianowe i organowe, instrumenty muzyczne, przedmioty sztuki itp. Pod koniec jednak tego roku, o ile nie zmniejszy się po żniwach ujemne saldo handlowe, Komisja Dewizowa podobno ma zamiar zmniejszyć kontyngenty przywozowe.

Na zakończenie stwierdzić trzeba, że udział Polski w życiu gospodarczym naszego sąsiada jest zbyt skromny. O ile Polska nie może zwiększyć swego przywozu z Łotwy ze względu na podobną do łotewskiej strukturę gospodarczą, o tyle stoją przed polskimi eksporterami nowe możliwości wywozowe: materiałów pędnych, nawozów sztucznych, wyrobów metalowych, przędzy i tkanin. sztucznego jedwabiu. Do czasu rozbudowania własnego przemysłu, moglibyśmy zaopatrywać Łotwę w nasze maszyny rolnicze, sztuczne włókna itp.

SZWECJA SZERMIERZEM IDEI WOLNOŚCI HANDLOWEJ.

Podczas obiadu, wydanego przez Międzynarodową Izbę Handlową w Nowym Yorku na cześć szwedzkiego następcy tronu, księcia Gustawa Adolfa, dostojny gość wygłosił dłuższe przemówienie, podczas którego m. in. zaznaczył:

„Zdajemy sobie wszyscy sprawę z wielkiego dzieła, dokonanego przez Międzynarodową Izbę Handlową dla sprawy wolnych i zdrowych stosunków handlowych ogólnoświatowych. W duchu współpracy, międzynarodowego koleżeństwa, chciałbym to nazwać. Izba ta kontynuuje swe dzieło błogosławione w tym okresie tak ciężkim, jaki przeżywamy po wojnie światowej“.

„Szwecja zawsze wyznawała zasadę jak najmniejszych, o ile możności, barier handlowych. Jest to całkiem naturalne, zważywszy, że Szwecja zależna jest głównie od rynków zagranicznych. Obecnie eksport jest tylko środkiem do celu — my sprzedajemy za granicę,

bo musimy kupować ze źródeł obcych. Zdrowy rozsądek wskazuje, że jeżeli chce się sprzedać, to trzeba kupić".

„Wiele z dzisiejszych niepokojów w świecie przypisać należy nieoględnej restrykcyjnej polityce handlowej. W zwalczaniu tych tendencyj restrykcyjnych, w pracy dla wolnego i zdrowego handlu między narodami świata Międzynarodowa Izba Handlowa oddała swe nieocenione usługi nie tylko handlowi, ale także i sprawie międzynarodowego pokoju i przyjaźni".

NOWE STATKI POLSKIE M/S „SOBIESKI" I S/S „LIDA".

Dnia 25 sierpnia br. nastąpiło w stoczni angielskiej „Neptune" w New Castle on Tyne spuszczenie na wodę nowego motorowca „Sobieski", należącego do Gdynia — Ameryka Linij Żeglugowych. Statek ten zainstalowany zostanie na linii południowo-amerykańskiej.

W tej samej stoczni dnia 26 sierpnia br. spuszczony został s/s „Lida", należący do Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Statek ten przeznaczony zostanie do przewozów drzewa.

M/S „ROZEWIE" W KŁAJPEDZIE.

Pod koniec sierpnia br. zawinął do portu litewskiego Kłajpeda m/s „Rozewie", który załadował tam transport 42 koni, przeznaczonych do Szwecji. Prasa litewska notując ten fakt zaznacza, że jest to pierwszy polski statek handlowy, który wpłynął do portu kłajpedzkiego, po unormowaniu stosunków polsko-litewskich.

Należy przypomnieć, że w r. 1936 zawinął do Kłajpedy m/s „Pionier I", którego pobyt w porcie litewskim wywołał wówczas wielką sensację.

S/S „WISŁA" NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

Z uwagi na wzrost przewozów towarowych między Gdynią i Gdańskiem a portami Bliskiego Wschodu, tow. „Żegluga Polska" utrzymująca regularną komunikację na linii lewantyńskiej motorowcami „Lewant" i „Lechistan", postanowiła ostatnio jako dodatkowy statek, uruchomić na tej linii parowiec „Wisła".

ZIMOWA PODWYŻKA FRACHTÓW DO PORTÓW BAŁTYCKICH.

„Deutsche Verkehrs Nachrichten" podają następującą listę podwyżek zimowych do frachtów regularnych z Hamburga i Bremy do portów bałtyckich oraz, z małymi zmianami co do terminów, z Antwerpii. Co się tyczy Lubeki i Szczecina pismo przypuszcza, że tam będą obowiązywały osobne przepisy. Przy załadunku będzie się doliczało w okresie zimowym:

do Polski
Gdańk, Gdynia, Neufahrwasser
od 15 XI do 31 III 15%

do Finlandii
Helsinki, Abo, Wiborg, Kotka, Raumo, Mäntyluoto
od 15 X do 31 XII 25%
od 1 I do 31 III 50%
od 1 IV do 30 IV 25%
Wasa, Yxpila, Toppila (Uleaborg)
od 1 X do 30 XI 25%
od 1 XII do 31 III 50%
od 1 IV do 30 IV 25%

do Estonii
Tallinn (Reval)
od 15 X do 31 XII 25%
od 1 I do 31 III 50%
od 1 IV do 30 IV 25%

do Łotwy
Ryga
od 15 XI do 31 XII 25%
od 1 I do 31 III 40%
od 1 IV do 15 IV 25%

do Szwecji
Malmö, Trelleborg, Ystad, Simriehamn, Ahus, Sölveborg, Carlshamn, Ronneby, Karlskrona
od 1 XII do 15 III 25%
Kalmar, Westervik, Oskarshamn, Norrköping
od 15 XI do 31 III 25%

Z BAŁTYCKIEGO RYNKU TRAMPOWEGO.

Malejący popyt na niektórych rynkach frachtowych, choć nie zaciążył jeszcze na wysokości frachtów, wywołał jednak znaczny spadek zatrudnienia statków, który szczególnie dotknął państwa skandynawskie, dysponujące — jak wiadomo — największą flotą trampową. Stoi to w związku ze specyficzną

sytuacją na rynku trampowym. O ile na Wschodzie istnieje jeszcze pewien popyt na rynku frachtowym w związku z eksportem zboża sowieckiego, o tyle z La Plata sygnalizują bardzo dużo uwiązanego tonażu. Również rynek północno-amerykański nie wykazuje zbytniego ożywienia.

W portach szwedzkich było unieruchomionych per dn. 1 sierpnia rb. 75 statków o łącznej pojemności ca. 225.000 ton, czyli około 11% całego tonażu szwedzkiego, w portach norweskich niewiele mniejsza ilość statków o pojemności ca. 420.000 t. co stanowi ok. 7% całego tonażu, w tym połowa tankowców, w duńskich portach 44 statki o pojemn. ca 93.257 t., w fińskich portach 9 statków o pojemności około 25.000 t., w łotewskich 8 statków o pojemności około 25.000 t., w estońskich 10 statków o pojemności około 10.000 t.

Ogólnie więc unieruchomiony tonaż floty handlowej wyżej wymienionych krajów sięga cyfry około 800.000 ton.

Na specjalną uwagę zasługuje stałe zwiększanie się liczby trampów drzewnych, kursujących dotychczas na Bałtyku i Morzu Białym, co niewątpliwie wywoła pewne zaburzenie i ewentualną obniżkę na tutejszym rynku frachtowym.

Pierwsze objawy dały się już zauważyć na rynku gdańskim, gdzie ładowano ostatnio kilka partyj drzewa po stawkach niższych, niż przewidywała to Konferencja Bałtycka, o czym donosiła już częściowo prasa gospodarcza. Niektórzy jednak armatorzy spodziewają się ożywienia transportów drzewnych w jesieni.

NOWE NORMY PRZEŁADUNKOWE W RYDZE.

Jak donosi „Latvian Economic Review", wydawany z ramienia Łotewskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, w ostatnim czasie dokonano reformy zwyczajów portowych w Rydze, opierając je na nowych zasadach, zmierzających do usprawnienia pracy portu ryskiego:

Zrewidowano przede wszystkim zwyczaje przy charterpartiach. Minimalne zwyczajowe normy przeładunkowe okazały się zbyt niskie w porównaniu z normami zwyczajowymi, obowiązującymi w innych portach, co będąc dobrodziejstwem dla bardziej opieszałych, stanowiło stratę dla gospodarstwa narodowego i zmniejszało konkurencyjność portu.

Normy przeładunkowe podniesiono o blisko $1/3$ dla statków mniejszych, a $1/6$ dla większych, co pozwala na przyśpieszenie przeładunku, dając przy tym oszczędność na czasie o kilkadziesiąt godzin.

Skrócono również zwyczajowy termin przystąpienia do ładowania statku od chwili zawiadomienia o gotowości do załadowania. Obecnie, jeżeli zawiadomienie nadejdzie do 10 rano, okres zaczyna się o 3 po południu tego samego dnia roboczego. Jeżeli natomiast zawiadomiono między godz. 10 a 16, wtedy przystąpić należy do za- i wyładunku najpóźniej do 8 rano następnego dnia.

Wprowadzono również klauzulę „unless used" do zwyczajów portowych i przedłużono czas jej doręczania do 6 po południu.

Zaznaczyć trzeba, że okres gotowości za- lub wyładunku statku zaczynać się będzie obecnie już od ukończenia inspekcji celnej.

ROZBUDOWA PORTU FIŃSKIEGO TOPILLA.

Miasto Uleaborg zamówiło ostatnio 2 krany — 3 i 5-tonowy — dla portu Topilla, który dotychczas kranów nie posiadał. Równocześnie wydzierżawiono duży obszar firmie Gulf Oil Co. pod zbiorniki dla importowanych paliw płynnych.

OBRÓT TOWAROWY SZCZECINA.

Obrót towarowy portu szczecińskiego w pierwszym półroczu rb. wynosił 3,7 mil. ton wobec 3,4 mil. ton w tymże okresie roku ubiegłego, był zatem o 300 tys. ton czyli o 9% większy. W żegludze śródlądowej ruch towarów wynosił 1,87 mil. ton i zwiększył się o 16%.

REKORDOWY RUCH STATKÓW W PORTACH NIEMIECKICH.

Ogólny ruch statków w ważniejszych portach niemieckich w pierwszym półroczu 1938 wynosił 46 mil. trn. wobec 41,9 mil. trn. w pierwszym półroczu r. ub. i przewyższył o 15,4% takiż okres podstawowego roku 1929. Niemieckie porty na Morzu Bałtyckim wykazują zwyżkę o 58,3% w porównaniu z pierwszym półroczem 1929 r. Szczególnie odznaczyły się porty w Królewcu (wzrost o 119%), w Szczecinie (o 81%) i w Lubece (o 43%). Natomiast porty Morza Północnego dopiero teraz przewyższyły stan z 1929 r., a mianowicie o 6,5%, przy czym Emden wykazuje 100% zwyżki, a Brema — 16,8%, natomiast Hamburg, gdzie od 1933 r. ruch stale się zwiększa, nie osiągnął jeszcze poziomu 1929 r. i wykazuje tylko 93% stanu z 1 półrocza 1929 r.

NIEMIECKA LINIA LEWANTYŃSKA W OPARCIU O TRIEST.

Regularna obsługa Lewantu statkami niemieckimi Tow. Schuldt Orient Line z portu w Trieście wzbudza zrozumiałe zainteresowanie fachowej prasy żeglugowej. Powstanie po „Anschlusie" niemieckiej regularnej linii w oparciu o Triest do obsługi szlaku lewantyńskiego, dotąd prawie całkowicie obsługiwanego przez włoskie towarzystwa żeglugowe, rozumiano jako początek wzmożenia wpływów niemieckich w tym porcie, tak ważnym dla byłej Austrii.

Według „Scandinavian Shipping Gazette", niemiecka linia nie przyłączyła się do umów zawartych między armatorami włoskimi i nie przyjęła ich stawek frachtowych, obowiązują-

cych na Morzu Śródziemnym, tym niemniej jednak wstrzymała się od wszelkiej polityki agresywnej w dziedzinie stawek frachtowych. Udzielając towarzystwu Schuldt Orient Line zezwolenia na eksploatację linii lewantyńskiej — władze niemieckie postawiły warunek, że obsługa ta nie przyczyni się do wzmożenia konkurencji Triestu w stosunku do niemieckich portów Morza Północnego. Podejmując się przewozów towarów, pochodzących z byłej Austrii i krajów sąsiednich lub dla nich przeznaczonych, Schuldt Orient Line zobowiązała się do nieobniżania swych stawek na ładunki, kierowane do Triestu, które normalnie powinny iść przez Hamburg i Bremę. Trudno jeszcze przewidzieć, czy Triest odzyska cały dawniejszy ruch towarów z okresu przed Anschlusem lub czy nie powstaną nowe linie niemieckie. Nie ulega jednak wątpliwości, że niemiecka linia lewantyńska konkuruje z włoskimi towarzystwami. Tak np. ta sama kopenhaska „Scandinavian Shipping Gazette" sygnalizuje ostatnio, że towarzystwo Schuldt Orient Line pracuje obecnie nad zapewnieniem sobie przewozu ze Suszaku do Palestyny drzewa na wyrób opakowań do owoców, konkurując tym samym z włoskim towarzystwem „Adriatic", zajmującym się również przewozem drzewa z Triestu.

HAPAG A IGRZYSKA OLIMPIJSKIE W 1940 R.

Niemieckie towarzystwo żeglugowe Hamburg — Amerika zapowiada już obecnie, że zorganizuje masowe przewozy na Igrzyska Olimpijskie w lipcu 1940 r. w Helsinkach. — Do przewozów ze Stanów Zjednoczonych będą przeznaczone statki „Reliance" i „St. Louis", ze Środkowej Ameryki — „Cordillera" i „Orinoco", a z Europy „Milwauke", „Patria" i „Helgoland".

ROZBUDOWA SZWEDZKIEGO PORTU TRELLEBORG.

Duża firma sztokholmska G. Schütz zawarła kontrakt na rozbudowę portu w Trelleborgu. Suma objęta kontraktem wynosi 261 tys. kor. Port Trelleborg odgrywa duże znaczenie w pasażerskiej komunikacji morskiej ze Szwecji do Niemiec, gdyż między Trelleborgiem a Sassnitz kursują kilka razy dziennie t. zw. ferry boats.

HOLANDIA PROPAGUJE SZKOLENIE MARYNARZY NA ŻAGLOWCACH.

Komisja wyłoniona przez holenderskie towarzystwa żeglugowe w sprawozdaniu swoim propaguje budowę dużych statków żaglowych, przeznaczonych dla szkolenia oficerów marynarki handlowej. Żaglowce te pojemności 2,500 ton służyć mają jednocześnie dla przewozu towarów.

NOWE SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ.

Od niedawna mnożą się w opinii angielskiej głosy uzasadniające potrzebę subwencjonowania żeglugi morskiej. W kampanii tej biorą udział również czynniki konserwatywne, niegdyś przeciwne wszelkiemu subwencjonowaniu. Ostatni przyłączył się do tej kampanii lord Lloyd, osobistość znana w życiu politycznym Anglii, stwierdzając między innymi, że corocznie rządy innych państw wydają ca 80 mil. funtów na subwencje, skierowane tym samym przeciw żegludze brytyjskiej. Obecnie popiera akcję subwencyjną także lord Essendon, który wykazuje dysproporcję między subwencjami udzielonymi rolnictwu w sumie 50 mil. funtów, a żądanymi dla żeglugi 4 mil.

BUNKROWANIE W PORTACH WIELKIEJ BRYTANII.

W okresie pierwszych 6 miesięcy rb. ok. 5.271 tys. ton węgla zostało dostarczonych w Anglii na statki, zatrudnione w handlu zagranicznym jak i na statki rybackie. W porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego nastąpił spadek wynoszący prawie 500 tys. ton, tj. 8,2 proc., wzrosła natomiast w roku bieżącym ilość sprzedanych olejów bunkrowych ze 151.017 tys. galonów do 161.368 tys. galonów, tj. 7,6 proc. Ilość sprzedanego węgla bunkrowego w pierwszym półroczu rb. jest najniższa od 1921 r., natomiast olejów bunkrowych najwyższa dla okresu styczeń — czerwiec od 1934 roku.

WSPÓŁPRACA WŁOSKIEGO PRZEMYSŁU BUDOWY OKRĘTÓW.

Według oficjalnej zapowiedzi, na posiedzeniu Głównej Rady Autarkicznej (10 października rb.) ma być omówiona między innymi sprawa ujednostajnienia i specjalizacji stoczni włoskich. Poprzednio poczyniono kroki dla osiągnięcia ścisłej współpracy między „Złączonymi Stoczniami Adriatyckimi, a stocznią „Ansaldo" i koncernem stoczni: „Odero-Terni-Orlando". Wymienione stocznie są już obecnie kontrolowane przez I. R. I., tj. Instituto di Riconstruzione Industriale, który posiada 51% ich akcyj.

JUGOSŁOWIAŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Jugosłowiańska flota handlowa liczyła przy końcu lipca br. 412.490 trb. o sile 12.893 KM., w tym 61 statków pojemności 318.626 trb. zdolnych do podróży dalekomorskich. Załoga floty handlowej liczyła 32.760 osób.

KONKURENCJA NA LINIACH POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKICH I POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKICH.

Na ostatnim zebraniu dużego angielskiego towarzystwa żeglugowego „Furness, Withy

& Co Ltd." dużo miejsca poświęcono nielojalnej konkurencji zagranicznej, w tym wypadku amerykańskiej. Chodzi mianowicie o współzawodnictwo subsydiowanej nieekonomicznie —zdaniem żeglugowców angielskich—żeglugi amerykańskiej, obsługującej linię południowo-amerykańską i południowo-afrykańską, którą to również obsługują statki towarzystwa angielskiego. Jak wynika z oświadczeń uchodzącego za autorytet w angielskich sferach żeglugowych — Lorda Essendon, subsydia amerykańskie w formie płacenia przez rząd różnicy raz: pomiędzy kosztami budowy tonażu w kraju i za granicą, drugi raz: pomiędzy kosztami ruchu amerykańskich towarzystw żeglugowych a obcych, dają możność tym towarzystwom obsługiwania nierentownych linij, i stwarzają warunki uniemożliwiające obcym banderom pracę na zasadach rentowności. Żeglugowcy angielscy nazywają tego rodzaju politykę prowadzoną przez „Komisję Morską PSA." „Grossly Unfair Policy" domagając się zarazem pomocy rządu angielskiego celem przeciwstawienia się tej konkurencji.

POŁUDNIOWA AFRYKA W ORBICIE ŻEGLUGI KRAJÓW EUROPY I AMERYKI PÓŁN.

W ostatnim roku najkorzystniejszą ocenę armatorów co do możliwości rozwoju interesów żeglugowych posiada Afryka Południowa. Te optymistyczne horoskopy uwidaczniają się w polityce dwu dużych angielskich towarzystw żeglugowych — Union Castle Company i Shaw Savill & Albion Line, których inwestycje na budowę i przeróbkę statków mających obsługiwać południową Afrykę, nie posiadają zdaniem prasy fachowej, precedensu w historii shippingu. Ale nie tylko Anglicy liczą na rozwój żeglugi do Południowej Afryki, również dużą ilość statków na te linie budują Stany Zjednoczone A. P., Włochy, Holandia i Skandynawia. W czerwcu poprzedniego roku dla tej linii 62 statki były w budowie. 6 w przeróbce i 25 zakontraktowanych na budowę. Ogólny tonaż tych statków wynosił 744.000 przewidywane koszty — £ 27,5 mil. W czerwcu bieżącego roku cyfra zamówionych statków wynosiła 67, oraz 3 w przeróbce i 28 zakontraktowanych na budowę. Ogólny tonaż wynosił 764,4 tys. — przewidywane koszty — £ 30.890 tys. W ostatnich 12 miesiącach zostało dostarczonych przez stocznie 36 statków — 260 tys. ton btto (za £ 7.5 mil.) wszystkie dla handlu z Południową Afryką względnie z innymi krajami np. Australią, ale również odwiedzającymi porty południowo-afrykańskie.

ROZBUDOWA PORTU W CASABLANCE.

Izba Handlowa w Casablance uchwaliła projekt rozbudowy portu kosztem 209 mil. fr. Roboty mają potrwać kilka lat. Oprócz tego ma być zbudowany kosztem 150 mil. fr. oddzielny port dla okrętów wojennych.

BRAZYLIA ROZBUDOWUJE SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Ujawnione zostały ostatnio plany „Lloydu Brazylijskiego", według których mają być dla niego zbudowane: 2 statki towarowo-pasażerskie dla linii europejskiej, mogące pomieścić 100 pasażerów 1 klasy, 80 —2, 130—3 kl. i 240 czwartej, dalej cztery towarowce o pojemności 8000 ton dla linii południowo-amerykańskiej, cztery statki — 4,500 ton d. w. dla żeglugi przybrzeżnej, dwa statki — 1,600 ton d. w. z pomieszczeniami dla pasażerów dla linii Porto Alegre — Corumba.

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ JAPONII.

Plan rozbudowy floty handlowej Japonii obejmuje 7 statków pasażerskich i 11 towarowców. Morska linia pocztowa do Europy otrzyma 3 statki towarowo-pasażerskie po 16,5 tys. trb. i szybkości 18 węzłów; dla obsługi linii australijskiej oddane zostaną 2 statki towarowo-pasażerskie po 11,6 tys. trb. i szybkości 17 węzłów. Statki mają rozpocząć pracę na początku 1940 roku.

ŚWIATOWY TONAŻ PRACUJĄCY.

Na podstawie świeżo opublikowanej statystyki Lloyd's Register czasopismo żeglugowe „Shipping World sporządziło ciekawe zestawienie pracującego tonażu światowej floty handlowej za ostatni rok, oraz 5 lat przedtem (czerwiec 1933). Według tego zestawienia światowy tonaż tej kategorii zmniejszył się z 31,5 mil. ton btto do 30,2 mil. ton btto czyli o 4,3%. Przed 5 laty tenże „sprawny tonaż" reprezentował 47,3% wszystkich parowców i motorowców światowej floty handlowej, obecnie tylko 45,1%.

Tonaż brytyjski zmniejszył się z 11,6 mil. ton do 10,8 mil. ton czyli o 9%, tonaż innych państw zmniejszył się z 19,6 mil. ton do 19,3 mil. ton czyli o 1,5%. Rozpatrując cyfry spadku według poszczególnych krajów — zauważymy duże przesunięcia, jeśli chodzi o posiadanie tegoż „sprawnego tonażu". Mianowicie ubytek jego nastąpił w Anglii. Stanach Zjednoczonych, Francji. Holandii i Włoszech, natomiast wzrost w Japonii, Norwegii i to ponad 20%, i mniejszy w Niemczech. Ogółem biorąc tych 7 krajów (z wyłączeniem Anglii) posiada obecnie około 695 tys. ton mniej tonażu tej kategorii, niż w 1933 r. (spadek o 2,2%). Tonaż ten reprezentuje obecnie 49% ogólnego tonażu, podczas gdy w 1933 roku — 51,1%.

KRYZYS W ŻEGLUDZE A TONAŻ UWIĄZANY.

Odbiciem złej sytuacji rynku frachtowego, do której w dużej mierze przyczyniła się depresja na kluczowym rynku trampowym La Plata, jest wzrost tonażu uwiązanego. Według ostatnich obliczeń angielskich, tonaż uwiązany floty światowej wynosi blisko 3 mil. ton.

Nie obejmuje on jednak cyfr dotyczących Japonii, gdzie w połowie maja br. wynosił on już 840 tys. ton btto. Dla zobrazowania sytuacji warto przytoczyć cyfry wykazujące z jednej strony flotę danego kraju, z drugiej zaś tonaż uwiązany i stosunek procentowy:

Kraj	Ogólny tonaż w trb. (parowce i motor)	Tonaż uwiązany	%
Wielka Brytania	17.675.000	420.000	2,4
Japonia	5.007.000	—	—
Norwegia	4.613.000	194.000	4,2
Niemcy	4.232.000	42.000	1.0
Włochy	3.259.000	74.000	2,3
Francja	2.881.000	223.000	8.0
Holandia	2.852.000	6.000	0.2
Szwecja	1.571.000	132.000	8,4
Grecja	1.889.000	459.000	24.3
Dania	1.130.000	47.000	4.0
Stany Zjednocz.	11.404.000	1.348.000	12.0
Inne kraje	10.357.000	52.000	0,5
	66.870.000	2.997.000	4,5

Porównując cyfry tonażu uwiązanego z danymi za ubiegłe kwartały, zobaczymy stale wzrastającą jego ilość, mianowicie na 1 stycznia br. wynosił 1.755 tys. trb., na 1 kwietnia br. 2.216 tys. trb. a ostatnio ca 3 miliony trb.

SZYBKOŚĆ STATKÓW, ICH KOSZTY BUDOWY A SUBWENCJE.

Powszechnie wiadomo, że luksusowe transatlantyki angielskie czy francuskie osiągają swe duże szybkości przy nieproporcjonalnie olbrzymich kosztach. Toteż rzadko kiedy statki tak szybkie, obywają się bez pomocy państwa w formie subsydiów. Obecnie w Anglii rozważana jest wysokość subsydium na ten cel, przy czym prasa żeglugowa przypomina, że już w 1902 r. towarzystwo Cunarda otrzymało tego rodzaju subsydia dla 2 statków — „Mauretania“ i „Lusitania“. Komisja ustalająca wówczas wysokość subsydium stworzyła poniższą tabelę dla statków o szybkości ponad 20 węzłów do 26 węzłów.

Średnia oceaniczna szybkość w węzłach	Koszty budowy o. t. d. w Ł	Siła maszyn w H. P.	Roczne subsydium w Ł
20	350.000	19.000	9.000
21	400.000	22.000	19.500
22	470.000	25.500	40.500
23	575.000	30.000	67.500
24	850.000	40.000	110.500
25	1.000.000	52.000	149.000
26	1.250.000	68.000	204.000

PAROWCE CZY MOTOROWCE?

Działający w Anglii: Komitet dla zbadania możliwości zwiększenia użycia węgla bunkrowego rozpisał ankietę do armatorów brytyjskich, mającą dostarczyć materiału do jego badań. Z odpowiedzi poszczególnych firm armatorskich wynika, że obecny motorowiec znacznie przewyższa parowiec. Dzisiejsze bowiem motorowce nie wymagają już dużo napraw i są rentowniejsze od parowców, zmuszonych ograniczać swą handlową ładowność ze względu na konieczność pomieszczenia dużej ilości węgla do napędu. Dzięki tej przewadze nastąpił duży rozwój światowej floty motorowej, która w ostatnim np. roku wzrosła wg The Motor Ship o 1,5 mil. ton brutto, gdy tymczasem tonaż parowców wzrósł tylko o 120 tys. ton brutto. Wzrost zużycia ropy zamiast węgla, wywołuje duży niepokój w przemyśle węglowym zwłaszcza angielskim. Dla przykładu strat spowodowanych tą przemianą struktury floty handlowej świata podaje się, że kiedy w 1914 r. około 89% całej floty światowej używało węgla, to obecnie tylko 47%. Tonaż statków handlowych, używających węgla, spadł z 43,8 mil. ton w 1914 r. do 31,5 mil. ton w 1938 r. Tym niemniej wspomniany Komitet stwierdza, że duża część światowej floty handlowej może z powodzeniem i rentownie pracować używając do napędu węgla. Zasadniczą bowiem sprawą są ceny węgla i ropy. Stosunek cen tych dwu środków napędu decyduje bowiem o używaniu jednego z nich.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PRZYWÓZ MASŁA POLSKIEGO DO PALESTYNY.

Znaczny rozwój importu masła polskiego do Palestyny obrazują następujące cyfry:

Eksport masła z Polski do Palestyny wynosił:

	Rok	Tys. zł
	1936	284
	1937	872
styczeń — maj	1938	645
styczeń — maj	1937	259
maj	1938	136

przy ogólnym imporcie w okresie styczeń — maj 1938 r. do Palestyny w wys. (w przeliczeniu) 2.036 tys. zł (w maju ok. 440 tys. zł).

Cyfry te wykazują, iż w r. 1938 import masła polskiego stanowi około 30% ogólnego importu masła do Palestyny, co jest znacznym sukcesem, albowiem jeszcze w r. 1935 nie można było mówić o poważnym lansowaniu tego artykułu na rynku palestyńskim, cyfra zaś z r. 1936, jest w porównaniu z r. 1938, zupełnie niewielka. Pozycję tę zawdzięcza masło polskie skutecznej konkurencji z masłem litewskim przede wszystkim, a następnie z łotewskim i in.

Wzmożenie dostaw z Polski mogłoby być większe, gdyby uwzględnić następujące dezyderaty importerów palestyńskich: przede wszystkim należałoby zwrócić uwagę na fakt,

że masło polskie jest za mało przystosowane do klimatu palestyńskiego (topienie się masła następuje w zbyt niskiej temperaturze, jak na miejscowe warunki). Importerzy przyznają, iż zaznaczyła się w tym względzie poprawa, jednak jeszcze niewystarczająca.

Zdaniem importerów należy obniżyć cenę masła polskiego, gdyż w obecnym stanie rzeczy różnica między ceną masła polskiego a litewskiego, na rynku palestyńskim nie odpowiada takiejże różnicy na giełdzie towarowej londyńskiej, gdzie rozpiętość cen jest większa. Winno ono być, według importerów, o 2—3 funtów tańsze na tonie od litewskiego.

Zdaniem importerów, stawki frachtowe na masło polskie są zbyt wysokie, a w każdym razie istnieje niesłuszna dla masła polskiego dysproporcja w stawkach na masło polskie i litewskie. Firmy litewskie płacą mianowicie za transport morski do Palestyny tymi samymi statkami, tyle co polskie, aczkolwiek statki specjalnie muszą zawijać do Kłajpedy.

Importerzy stwierdzają, iż w dziedzinie zareklamowania masła polskiego w Palestynie, robi się bardzo niewiele, na skutek zbyt małych jeszcze obrotów. Z chwilą ich zwiększenia, możnaby znaleźć fundusze na odpowiednią akcję reklamową, któraby mogła stworzyć polskiemu produktowi renomę, którą się dotychczas cieszy nadal masło litewskie.

SYTUACJA NA RYNKU I W IMPORCIE JAJ CZECHOSŁOWACJI.

Czechosłowacja kryje swoje zapotrzebowanie na jaja w przeważającej części produkcją krajową. Jedynie około 6—7% ogólnego zapotrzebowania importuje ona z zagranicy, szczególnie dla Pragi i Czech Północnych. Import jaj nie uległ w ciągu lat ostatnich niemal żadnym zmianom, dopiero w roku bieżącym dały się zauważyć pewne oznaki zapowiadające jego większy spadek. Powodem tego jest fakt, że spółdzielnie rolnicze poświęcają w coraz znaczniejszej mierze uwagę wzmożeniu krajowej produkcji jaj, wobec czego została zwiększona ilość zbiornic, tak, iż obecnie jaja krajowe stały się na rynku jajczarskim Czechosłowacji gatunkiem dominującym, a przy mniej więcej stałym zapotrzebowaniu, może być konsumcja dostatecznie zaspokojona nawet przy nieznacznym imporcie jaj zagranicznych. Wzrost produkcji krajowej przypisać należy okoliczności, że producent ma nawet przy najwyższym poziomie produkcji zagwarantowaną pewną stałą cenę.

Import jaj obniżył się w porównaniu z rokiem ub. niemal o połowę. O ile w ciągu pierwszych 4 miesięcy roku ub. importowała Czechosłowacja 28 mil. sztuk jaj o wartości 9,4 mil. Kc, to w roku bieżącym obniżyła się ilość importowanych jaj na 15,9 mil. sztuk o wartości 5,4 mil. Kc. Do najważniejszych dostawców jaj dla Czechosłowacji należą: Polska, Jugosławia i Rumunia, a ostatnio również zaczęto sprowadzać jaja z Bułgarii. W mniejszych ilościach importuje się także jaja z Danii, Finlandii i Litwy.

O ile sytuacja na czechosłowackim rynku jajczarskim daje dużo do myślenia wobec tak nagłego spadku importu, to pogarsza się ona równocześnie skutkiem tego, że dał się równocześnie zauważyć znaczny spadek ilości jaj przeznaczonych na przechowanie w chłodniach. W czasie od stycznia do kwietnia br. wynosił import jaj przeznaczonych dla chłodni 12,2 mil. sztuk o wartości 3,7 mil. Kc., podczas gdy w tym samym czasie roku ub. znajdowało się w chłodniach 20,7 mil. sztuk za 6,5 mil. Kc. W maju br. stan ten pogorszył się w jeszcze większym stopniu, tak iż obecnie znajduje się w chłodniach czechosłowackich zaledwie połowa zwykłej ilości jaj importowanych z zagranicy.

Intensywniejszy import powodował w zrozumiały sposób większy ruch i większe obroty w handlu jajami, a co za tym idzie przynosił zyski hurtownikom jajczarskim. Skutkiem wysokiego cła przywozowego, wynoszącego 140 Kc. za 100 kg staje się obecnie import jaj do Czechosłowacji handlem nierentownym, gdyż rozpiętość między zyskiem a kosztami jest bardzo nieznaczna. Hurtownicy jajczarscy pracują wobec takiego stanu rzeczy nierzadko ze stratą, albo też osiągają zyski, których wysokość nie pozwala nawet na pokrycie kosztów.

O ile chodzi o import jaj z Rumunii, to ustał on, w ostatnich czasach niemal zupełnie. Na rynku rumuńskim pojawiły się bowiem firmy angielskie, które urządziły tam szereg chłodni na jaja mrożone, aby w ten sposób pokryć braki spowodowane niemożliwością regularnego importu jaj chińskich.

Obecny kryzys w czechosłowackim handlu jajczarskim przypisać należy dwu czynnikom: przede wszystkim wzrostowi produkcji krajowej a w związku z tym korzystnej ingerencji spółdzielni rolniczych, a z drugiej strony niekorzystnemu dla czeskosłowackiego importu jaj kształtowaniu się cen na światowym rynku jajczarskim, które są o około 20% wyższe niż w r. ub. Przyszłość czechosłowackiego hurtowego handlu jajami zależy więc od dalszego kształtowania się cen na rynku światowym; prócz tego jednak pozostaje otwartą kwestia obrotów jajami krajowymi.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM KANADY.

Kanada jest dużym producentem ziemniaków, które stanowią jeden z jej ważniejszych artykułów eksportu. Wprawdzie import ziemniaków jadalnych osiąga również dość poważne ilości i wartość, ma on jednak charakter specjalny. Cały ten przywóz mianowicie odnosi się do miesięcy maj — czerwiec i obejmuje wyłącznie ziemniaki wczesne, sprowadzane

prawie w 100% z południowych stanów Stanów Zjednoczonych i z wysp Bermuda, jako nowalia. Import sadzeniaków nasiennych jest minimalny i również zmonopolizowany przez Stany Zjednoczone, eksport zaś ich osiąga bardzo poważne sumy.

Import sadzeniaków nasiennych wynosił: 1933 — cwt. 363, $ 657; 1934 — cwt. 401, $ 297; 1935 — cwt. 305, $ 753; 1936 — cwt. 1413, $ 2.037; 1937 — cwt. 2470, $ 5.191 (St. Zjedn. $ 4.267, Anglia $ 924).

Eksport sadzeniaków nasiennych wyniósł w roku 1937 (danych za lata poprzednie brak) buszli — 1.336.000 wartości $ 1.380.000.

Import ziemniaków jadalnych wyniósł: 1933 — cwt. 112.151, $ 172.663; 1934 — cwt. 108.935, $ 162.463; 1935—cwt. 123.363, $ 170.542; 1936 — cwt. 115.389, $ 161.071; 1937 — cwt. 122.354, $ 296.850 (Stany Zjednoczone $ 289.180, Bermuda $ 4.129, 10 innych krajów $ 3.541).

Eksport ziemniaków jadalnych wyniósł: 1933 — buszli 1.861.843, $ 770.272; 1934 — b. 2.707.693, $ 1.876.331; 1935 — b. 1.430.267, $ 848.185; 1936 — b. 1.409.663, $ 863.386; 1937 — b. 1.130.350, $ 969.467.

Sezonowy i niewielki stosunkowo przywóz ziemniaków pozostaje w rękach przeważnie małych firm, traktujących handel ziemiopłodami jako zajęcie uboczne; duże i fachowe firmy z działu ziemiopłodów sprawą tą w ogóle się nie interesują.

SYTUACJA NA RYNKU DRZEWNYM HOLANDII.

W końcu maja Rosja Sowiecka wydała trzecią listę eksportową na Wielką Brytanię na tarcicę z obniżeniem ceny o £ 1,10— na standarcie dla drzewa iglastego w porównaniu do drugiej listy wydanej poprzednio. Wpłynęło to niekorzystnie na koniunkturę drzewną w Holandii, gdyż importerzy spodziewają się podobnej zniżki w odniesieniu do rynku holenderskiego, z drugiej strony jednak korzystnym jest, iż Sowiety określiły ilość standardów, które mogą dostarczyć w nadchodzącym sezonie do Anglii, a mianowicie podały cyfrę 400 tys. standardów.

Z drugiej strony pewnym utrudnieniem eksportu z Polski jest podrożenie frachtu, który od maja wynosi 36 sh. za standard, za przewóz z Gdyni do portów angielskich, podczas gdy jeszcze w kwietniu transport ten kosztował 28 sh. za standard.

Poza wyżej wymienionymi czynnikami, które wpływają raczej niekorzystnie na eksport tarcicy z Polski do Holandii, wymienić należy czynnik, który wpływa korzystnie, a mianowicie zwiększony ruch w przemyśle budowlanym.

W rezultacie, jeśli porównamy cyfry importu drzewa polskiego do Holandii w ciągu I półrocza rb. z cyframi zeszłorocznymi, to okaże się poważny wzrost importu drewna tartego iglastego. Przywóz ten wyniósł w I półroczu rb. 107.101 m^3, a w I połowie r. 1937 — 99.272 m^3.

Należy się spodziewać, że gdy tylko importerzy holenderscy definitywnie wiedzieć będą, jakie obniżki dają Sowiety na drzewo oferowane do Holandii i ile standardów będą mogły sprzedać w Holandii, to natychmiast zaczną się poważne zakupy, aby zapełnić zmniejszające się z dniem każdym zapasy.

IMPORT PAPIERÓW FOTOGRAFICZNYCH W SYRII-LIBANIE.

Na rynku syryjskim istnieją pewne możliwości zbytu papierów fotograficznych, z uwagi na to, że miejscowej produkcji nie ma zupełnie.

Cyfry importu wszelkiego rodzaju papieru światłoczułego, są następujące, za 2 ostatnie lata:

Kraj pochodzenia:	Ilość w kg		Wartość we fr. fr.	
	1937 r.	1936 r.	1937 r.	1936 r.
Belgia	17.461	4.143	312.120	70.280
W. Brytania	4.753	3.907	160.440	94.780
Niemcy	2.656	3.155	70.880	43.440
Francja	2.227	2.333	34.240	46.120
Stany Zjed.	270	339	8.900	12.860
Inne kraje	279	128	7.120	2.740
Razem	27.646	14.005	593.700	270.220

Najwięcej poszukiwane są na rynku marki papieru: Gevaert, Kodak, Alfa i Ilford.

Import towarów do Syrii i Libanu nie podlega żadnym ograniczeniom, podobnie jak i obrót dewizowy.

Stawka celna wynosi 25% od wartości niezależnie od kraju pochodzenia papierów fotograficznych.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PĘDZLI I SZCZOTEK W WIELKIEJ BRYTANII.

Jak wykazały przeprowadzone badania rynek angielski pokrywa swe zapotrzebowanie na szczotki i pędzle towarem pochodzenia japońskiego jeśli chodzi o tańsze wyroby, oraz pochodzenia francuskiego w wypadku wyrobów droższych.

Szczotki japońskie są wyrabiane ze szczeciny chińskiej, japońskiej lub mieszanej oraz szczeciny z domieszką fibry. Szczotki japońskie są sprzedawane po dość niskich cenach np.: szczotka japońska do włosów, o kształcie prostokątnym i wymiarach ok. 9×13 cm kosztuje ok. sh. 1/— w hurcie, czyli cena jej przy imporcie cif Londyn wynosi ok. 6d (pensów), przy czym szczotka ta zawiera jedynie czystą szczecinę bez domieszek. Szczotki polskie mogą liczyć na zbyt na tym rynku jedynie taniej i średniej jakości, i to głównie szczotki męskie i damskie, do włosów, szczotki do paznokci oraz szczotki do zębów. Szczotki do ubrania nie mogą liczyć na większy zbyt. Pędzle do gole-

nia przychodzą z Francji i towar polski nie ma szans wejścia na rynek. Lepsze widoki zbytu posiadają szczotki, wytwarzane z szczeciny białej.

Obecnie sytuacja rynkowa na szczotki nie przedstawia się zbyt pomyślnie. Importerzy angielscy wyrażają opinię, iż w handlu tym objawia się niezdrowa konkurencja przez fakt, iż eksporterzy kontynentalni działają nie tylko przez swoich przedstawicieli na rynku angielskim, ale sami przyjeżdżają do Londynu, oferując swój towar hurtownikom.

Do opracowywania rynku potrzebne jest nadesłanie wzorów i prób wraz ze skalkulowanymi cenami.

Cło na szczotki wynosi: 20% ad valorem, wzgl. 6d od tuzina, w zależności, która stawka okaże się wyższą.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU KONSERW OGÓRKOWYCH DO UNII POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Zrzeszenie Wytwórców Konserw w Warszawie ma możność ułatwienia eksporterom dokonywania transakcyj eksportowych na wywóz konserw ogórkowych do Unii Południowo-Afrykańskiej.

Fabryki, które posiadają jakikolwiek kontakt z tamtejszymi odbiorcami zechcą w tej sprawie porozumieć się z biurem Sekcji.

JUGOSŁAWIA ZWIĘKSZA UPRAWĘ BAWEŁNY.

W południowej Serbii użyto w 1938 r. pod uprawę bawełny 5.400 ha czyli powierzchnię prawie dwa razy większą, niż w 1937 r. Wobec sprzyjających warunków atmosferycznych, spodziewany jest bogaty plon.

AUKCJE DRZEWA W RYDZE.

Rząd łotewski postanowił zarządzić eksploatację w ciągu zimy 1938/39 r. ok. 4.850 tys. m^3 drzewa — z czego przypaść ma 2.450 tys. m^3 na eksport, 1.800 tys. m^3 na przeróbkę, a 650 tys. m^3 na sprzedaż licytacyjną. Aukcje odbędą się w Rydze w okresie od października do połowy stycznia 1939 r.

EKSPORT DRZEWA Z ROSJI, FINLANDII I SZWECJI ULEGNIE ZMNIEJSZENIU.

Między eksporterami drzewa: szwedzkimi, fińskimi i rosyjskimi odbyły się pertraktacje w sprawie dobrowolnego zmniejszenia ilości eksportowanego drzewa, aby w ten sposób spowodować stabilizację cen na drzewo. Rząd rosyjski wyraził gotowość zmniejszenia swej kwoty o 60 tys. std., Finlandia — o 58 tys. std., Szwecja — o 48 tys. std. Zmniejszenie kwot wywozowych ma wpłynąć na polepszenie rynku drzewnego i wywołać lepszy popyt na drzewo w końcu sezonu. Licząc się z tą ewentualnością, fińscy eksporterzy podobno podnieśli już ceny na drzewo o 5 szylingów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 LIPCA DO 17 SIERPNIA 1938 R.

BELGIA. W myśl rozporządzenia z dn. 27 VII 38 powołana została do życia specjalna komisja, której zadaniem będzie podział kontyngentów importowych oraz ewentualna reglamentacja wywozu, przepisy transportowe itp.

Wprowadzona została opłata importowa od pszenicy. Wynosi ona 10 fr. od 100 kg pszenicy, 13.50 fr od słodu pszenicznego oraz 14 fr. od mąki pszennej.

W „Monitorze" z dnia 3 VII 38 ogłoszono listę zmian w taryfie celnej, obejmującą: ryby, mięczaki, skorupiaki, krzemionkę, miedź fosforową i cynę fosforową, klej kostny, żelatynę, mydło, cegły, parasole wszelkiego rodzaju i sztuczne materiały plastyczne.

BRAZYLIA. Brazylijska Rada Handlu Zagranicznego na posiedzeniu z dnia 18 V br., po przedyskutowaniu proponowanych środków poparcia krajowej produkcji bieli cynkowej, postanowiła polecić obniżkę cła wywozowego na cynk w prętach i gąskach, mając na uwadze, iż metalu tego w Brazylii się nie produkuje.

BUŁGARIA. Od importu napojów alkoholowych pobierana będzie prócz cła opłata specjalna w wys. 20% należności celnej.

Zmienione zostało cło na białko z ważnością od 2 VII br. Cło wynosi obecnie 20% od wartości, zamiast dotychczasowego w wysokości 200 lew zł od 100 kg.

CHILE. Przywóz worków jutowych został skontyngentowany z dn. 28 VII 38.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 10 VIII 38 na okres 4-tygodniowy zostały obniżone dopłaty celne na pszenicę na 18 Kc. (poprzednio 20 Kc.) i na owies na 21 Kc. (25 Kc.). Dla żyta (28 Kc.) i jęczmienia (32 Kc.) pozostają bez zmiany. Cło na masło i bydło również nie ulega zmianom.

W myśl protokółu dodatkowego z Jugosławią obniżono stawki celne na śliwki jugosłowiańskie na Kc. 15,—. Stawka ta obowiązuje dla śliwek z poz. ex 37 ex a) ex 2) od 25 VII do 31 VIII 1938, dla śliwek z poz. ex 37 ex c) ex 2) od 1 IX do 31 X 1938.

Począwszy od 14 VIII 38 obowiązuje obniżone cło (1050 k. cz. od 100 kg) na jedwab sztuczny, surowy lub biały, gatunku crêpe i voile. Korzystanie z ulgowego cła przysługuje takim importerom, którzy wypełnią pewne warunki ustalone przez czechosłowackie Ministerstwo Handlu.

Z dniem 26 VI 38 został zaszeregowany wywóz olejów benzolowych ze smoły z węgla kamiennego z poz. 175 a) czsł. taryfy celnej do systemu pozwoleniowego.

EGIPT. Z dniem 27 VII 38 zostały wprowadzone zmiany celne w zakresie papieru opakunkowego oraz sznurków.

Minister Finansów uzyskał uprawnienie do wprowadzania zmian taryfy celnej. Wprowadzone zmiany mają uzyskiwać późniejsze potwierdzenie Rady Ministrów.

EIRE. Cło w wysokości 3 pensów od lb. ustalone zostało dla mleka suszonego lub w proszku oraz na artykuły, wykonane całkowicie lub częściowo z proszku mlecznego. Cło powyższe nie będzie stosowane wobec wyrobów cukierniczych i czekoladowych. Dotychczasowe cło na proszek mleczny (2 sh od lb) zostało skasowane.

Z dniem 8 VIII br. obowiązują zmiany cła w odniesieniu do: części elektrycznych aparatów do gotowania, części liczników na prąd elektryczny, wag i odważników, przędzy kilkunitkowej oraz tkanin bawełnianych w sztukach.

FRANCJA. W dn. 9 VIII 38 ogłoszony został szereg zmian stawek celnych, m. in. na cukierki i czekoladki, oleje roślinne, kadm, mydła, szkło okienne, odpadki ze sztucznego jedwabiu, worki, tkaniny wełniane, papier maszynowy, papier fantazyjny, śruby, nity itp., meble gięte i siedzenia (poz. 590 — stawka minim. p. a) — lakierowane 180 fr. od 100 kg netto, inne — 115 fr. od 100 kg brutto, z poz. b — 140 i 100 fr., z poz. c) — stawki podwyższone o 15%, w stos. do poz. a) i b) — oraz poz. 590 bis — siedzenia lakierowane 129,20 fr. od 100 kg brutto i inne — 84,50 fr. od 100 kg brutto, inne meble, beczki z drewna twardego — 64 fr., poz. 603 quater A — forniery (23.33 i 40 fr. od 100 kg br.), kapelusze i stożki.

W dniu 6 VIII 38 został ogłoszony dekret wprowadzający kontyngentowanie przywozu rękawiczek dzianych wełnianych z poz. 443 B oraz wyrobów dzianych bawełnianych — poz. 419 A.

HOLANDIA. Począwszy od 7 VII 38 cło na węgorze zostało zniesione.

INDIE HOLENDERSKIE. Okres kontyngentowania przywozu papieru pakunkowego przedłużono z dn. 15 VIII 38 na trzy miesiące.

NIEMCY. System pobierania podatku obrotowego na terenie b. Austrii został, jak wiadomo, zmieniony. Dodatek kryzysowy do wspomnianego podatku został zniesiony, jak również stosowana dawniej metoda scalania podatku obrotowego, który obecnie zastąpiono podatkiem fazowym od każdego obrotu, nie przekraczającym 2%.

Jak okazuje się jednak, przy imporcie nierogacizny i bydła zagranicznego zmiana podatku obrotowego nie będzie wprowadzona. W związku z tym od importu nierogacizny z Polski nadal będzie pobierany podatek obrotowy w wys. 8.36%.

Dziennik urzędowy z 16 VII br. przynosi zmianę taryfy celnej austriackiej w odniesieniu do ziarna kakaowego, łupin kakaowych oraz kawy.

Z dn. 1 VII 38 zostały zniesione opłaty wywozowe pobierane dotychczas przy wywozie z Austrii — zgodnie z ustawą z 24 VII 1922 r.

NORWEGIA. Z dniem 1 IX br. wchodzi w życie przepis oznaczania wyrobów porcelanowych, fajansowych i kamionkowych sprowadzanych do Norwegii, znakami, wskazującymi wyraźnie obce pochodzenie towaru.

PALESTYNA. Czasowo zakazano przywozu bydła bitego z Rumunii i Bułgarii celem zapobieżenia rozszerzaniu się zarazy pyska i racic.

PORTUGALIA. W dniu 27 VII 38. został opublikowany dekret wprowadzający zmiany celne w zakresie suszonych jelit, filców oraz niektórych wyrobów drzewnych, m. in. listew do ram.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Ostatnio przeprowadzone zmiany celne dotyczą: masła — 2¼ pensa od lb (dotychczas bez cła), pewnych rodzajów żelaza i stali — 10 proc. od wart. (dot. 30 proc.), cegieł — bez cła (dot. 25 proc.), artykułów perfumeryjnych i toaletowych — 25 proc. (30 proc.), oraz katalogów, cenników itd.

TUNIS. Wprowadzony został obowiązek znakowania pochodzenia szeregu dalszych towarów importowanych z zagranicy, m. in. porcelany, tapet, mydeł, chemikalij, wyrobów szklanych, wyrobów gumowych, wanien emaliowanych, tkanin metalowych, rękawiczek skórzanych, sznurów, mebli i galanterii metalowej.

TURCJA. W obrotach handlowych z Niemcami został wprowadzony specjalny typ świadectw pochodzenia.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. — Według wiadomości z Johannesburga Min. Handlu przedłożyło parlamentowi wniosek w kierunku wprowadzenia ceł antydumpingowych na szereg artykułów stalowych i żelaznych. Projekt wymierzony ma być przeciwko amerykańskim dostawcom.

WIELKA BRYTANIA. Cło na filc z sierści zwierzęcej podniesione zostało z 10 proc. do 20 proc. od wartości.

Ogłoszona została lista artykułów, które winny być oznaczone krajem pochodzenia przy przywozie do Anglii. Chodzi tu głównie o różne artykuły galanteryjne, włókiennicze, jak wstążki, paski, szelki, sznurowadła itp. Przepis powyższy wchodzi w życie 25 grudnia 1938 roku.

WŁOCHY. Na okres od 1 V do 31 XII 38. bezcłowy kontyngent przywozu melasy z trzciny cukrowej został ustalony w wys. 300 tys. q.

Listę artykułów, zakazanych do wywozu z Włoch uzupełniono (26 VII br.) następującymi towarami: melasą, mąką rybną, łubinem, słomą, ściółką naturalną, wytłokami buraczanymi oraz pestkami winogronowymi, nie przeznaczonymi na wydobycie oleju.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Zabawki. Wypychane zwierzęta poszukiwane są przez firmę amerykańską. 18405/54/Sz.

Nowości. Firma amerykańska poszukuje wszelkiego rodzaju nowości, drobnych wynalazków itp. 20313/59/Sz.

Kwiaty sztuczne. Dekoracyjne kwiaty i owoce poszukiwane przez firmę amerykańską. 20314/59/Sz.

Wyroby fajansowe. Firma amerykańska poszukuje dostawców figurek fajansowych, jak popielniczki w kształcie zwierząt itp. Prosi o przesłanie katalogów. 19922/65/Sz.

Karty świąteczne. Firma polska w Stanach Zjedn. pragnie nabyć karty świąteczne z napisami. 20838/56/Sz.

Muchołapki. Wzór używanej na rynku angielskim muchołapki znajduje się w Instytucie. 18888/59/Sz.

Ozdoby choinkowe. Firma niemiecka poszukuje na reeksport do St. Zjedn. ozdób choinkowych. — 20837/54/Sz.

Nowości dekoracyjne. Firma amerykańska poszukuje dostawców drobnych zabawek, figurek i nowości dekoracyjnych. 20177/54/Sz.

Kosze. Amerykańska firma poszukuje dostawców koszy na kwiaty i koszyczków używanych do opakowań butelek z likierem. 19921/49/Sz.

Ceratka kompresowa. Firma angielska interesuje się importem ceratki (oil cotton material).
P/20936/46/M.

Obuwie wojłokowe. Firma kanadyjska pragnie nawiązać stosunki handlowe z fabrykami, wyrabiającymi obuwie wojłokowe czyli „walenki". P/21137/64/M.

Przędza konopna, sznurki, szpagaty. Firma argentyńska interesuje się opracowywaniem na rynku argentyńskim i urugwajskim zbytu przędzy pakulanej i konopnej, szpagatów i sznurków. P/20082/95/M.

Kapelusze i kalosze. Firma teherańska interesuje się importem wymienionych artykułów z Polski. P/20320/4F/M.

Szkło. Firma afrykańska interesuje się importem gładkiego szkła kryształowego jak również lekkich wyrobów szklanych wydmuchiwanych maszynowo, jedynie w pierwszorzędnych gatunkach. P/19868/63/JD.

Różne. Firma z Haiti interesuje się importem pudru, mydeł toaletowych, pasty do butów, świec, igieł, naparstków, guzików, kart do gry, luster, imitacji biżuterii itp. P/18371/JD.

Przetarg. Intendentura indo-brytyjska ogłosiła przetarg na dostawę 13,800 par onuczek dla Indyj, z terminem składania ofert do 14 września br.
P/21339/64/M.

Formularze można otrzymać od Director-General, India Store Department, Belvedere Road, Lambeth, London, S. E. 1, za opłatą sh. 5/—. Oferta musi być skalkulowana w rupiach i winna być skierowana do Chief Controller of Stores, Indian Stores Department, New Delhi, nie później jak 14 września br. Próbki i odpisy ofert winny być przesłane do Director-General Londyn, również przed 14 września br.

Rękawiczki skórkowe. Firma johannesburska pragnie nawiązać stosunki handlowe z wytwórcami polskimi rękawiczek skórzanych dla szoferów i rowerzystów. P/21537/58/M.

Przędza. Firma holenderska ma zapotrzebowanie na różne gatunki przędzy wełnianej, bawełnianej, jutowej, lnianej, jedwabnej i z jedwabiu sztucznego. P/21540/46/M.

Różne. Firma agenturowa w Palestynie interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich z branży szklanej i włókienniczej. F/20113/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Szwecji interesuje się objęciem różnych przedstawicielstw firm polskich na rynek szwedzki. F/20001/4L/H.

Reprezentacja. Firma agenturowa w Anglii poszukuje przedstawicielstw firm polskich na rynek angielski. F/19673/95/H.

Szkło. Firma palestyńska pragnie otrzymać przedstawicielstwo na flaszeczki i słoiczki dla produktów kosmetycznych. P/20113/95/JD.

Papier szmerglowy. Firma gdańska interesuje się eksportem pow. artykułu do Egiptu. P/20862/61/JD.

Artykuły chemiczno - farmaceutyczne. Grecka hurtownia farmaceutyczna pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami powyższych artykułów. — P/21051/47/JD.

Różne. Firma bułgarska interesuje się importem akumulatorów i celofanu. P/21059/39/JD.

Cegły ogniotrwałe. Firma szwedzka interesuje się importem pow. artykułu. P/21143/43/JD.

Różne. Polsko-Brytyjska Izba Handlowa w porozumieniu z Konsulatem Generalnym R. P. w Londynie poleca firmę L. Gerald Leanse, 22 Suffolk Street, Pall Mall, London S. W. 1, która poszukuje kontaktu z firmami polskimi, ofiarując swe usługi jako agent zakupu przy imporcie z Anglii do Polski.

SPRAWY SOCJALNE

WYNAGRODZENIE DLA ROBOTNIKÓW W GDYNI, UCZESTNICZĄCYCH W ĆWICZENIACH ODDZIAŁÓW OBRONY NARODOWEJ.

Stosownie do zalecenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, Rada Interesantów Portu w Gdyni komunikuje zrzeszonym firmom, że Związek Izb ustalił następujące normy wynagrodzenia dla robotników, powołanych na ćwiczenia w oddziałach Obrony Narodowej, a mianowicie:

1) dla pracownika, mającego na utrzymaniu 1 członka rodziny — 40% zarobku dziennego; 2) mającego 2 członków — 50% zarobku dziennego; 3) mającego ponad 2 członków rodziny — 60% zarobku dziennego.

Wynagrodzenie to przyjęte zostało jako dobrowolne opłaty przez znaczną część przemysłu i handlu polskiego.

Rada Interesantów Portu, podając powyższe do wiadomości firm, nie wątpi, że pracodawcy — w zrozumieniu doniosłych zadań, jakie dla Państwa pełnią Oddziały Obrony Narodowej — przyjmą na siebie opłacanie wynagrodzenia robotnikom, którzy odbywać będą ćwiczenia w Brygadzie Obrony Narodowej.

PRZEJĘCIE UBEZPIECZALNI KRAJOWEJ W POZNANIU PRZEZ ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH.

W 56 nr. Dziennika Ustaw R. P. ukazała się ustawa z dnia 30 lipca 1938 r. o przejęciu Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych. W myśl ustawy, z dniem 1 stycznia 1939 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych przejmie prawa i obowiązki Ubezpieczalni Krajowej i wykonywać będzie nadal ubezpieczenie, określone w ordynacji ubezpieczeniowej Rzeszy z dnia 19 lipca 1911 r. przy zastosowaniu, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, przepisów dotychczas obowiązujących.

Wysokość składek tygodniowych przewidzianych w § 1392 ordynacji ustalona została w sposób następujący:

składka w	I klasie zarobkowej	wynosi	40 gr
„ „	II „ „	„	60 „
„ „	III „ „	„	80 „
„ „	IV „ „	„	100 „
„ „	V „ „	„	120 „

Wartość naturaliów wchodzących w skład zarobków ubezpieczonych ustalać będą corocznie wojewódzkie władze administracji ogólnej po wysłuchaniu opinii Zakładu oraz właściwych organizacyj zawodowych pracowników i pracodawców.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

STYPENDIA NA PRAKTYKI HANDLOWE KRAJOWE I ZAGRANICZNE.

Zawiadamia się, że Komisja Stypendialna, powołana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w celu skoordynowania i zorganizowania akcji szkolenia fachowców dla handlu zagranicznego, po okresie urlopowym wznawia we wrześniu swe prace.

Prace techniczne, związane z udzielaniem praktyk i stypendiów w tym zakresie, wykonuje Rada Handlu Zagranicznego.

Praktyki krajowe odbywać się będą w firmach lub instytucjach handlu zagranicznego w Warszawie, w Gdyni i w ośrodkach przemysłowych, i będą płatne w wysokości zł 150,— miesięcznie. Praktyki zagraniczne będą uzupełnieniem praktyk krajowych w celu umożliwienia stypendystom specjalizacji w obranej branży w dziedzinie handlu zagranicznego. Będą one płatne w wysokości wynagrodzenia pracownika umysłowego, rozpoczynającego pracę w polskiej służbie konsularnej w danym kraju. Warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na stypendia w handlu zagranicznym, udzielane przez Komisję Stypendialną, są następujące:

1) nieprzekroczony wiek 28 lat,
2) znajomość przynajmniej 2 obcych języków, z czego jeden dobrze w słowie i w piśmie.

Kandydatami na *praktyki krajowe* mogą być absolwenci liceów handl., administracyjnych oraz wyższych uczelni ekonomiczno-handlowych: praktyki krajowe trwać będą 6—12 miesięcy.

Kandydatami na *praktyki zagraniczne* będą osoby, które z korzyścią odbyły praktykę krajową, kontrolowaną przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego: praktyki zagraniczne trwać będą 1—2 lat.

Jako kryterium preferencyjne przy ocenie kandydatur przyjmować się będzie:

1) ukończenie wyższej uczelni handlowej, której program studiów uwzględnia specjalnie handel zagraniczny (ukończenie liceum handlu morskiego w Gdyni lub ukończenie kursu eksportowego);
2) posiadanie umiejętności biurowych (pisanie na maszynie, stenografia itp.);
3) praktyczna znajomość branży.

Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego może odnośnie specjalnych praktyk żądać od kandydatów szczególnych kwalifikacyj w zakresie, dostosowanym do charakteru danej praktyki.

Odstępstwa od ustalonych wyżej zasad mogą być czynione w wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie.

Kandydaci, ubiegający się o stypendium, winni wypełnić formularze zgłoszeniowe. Na wezwanie kandydat powinien przedstawić się osobie, wskazanej przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego.

Zgłoszenia kandydatur osób zamieszkałych na obszarze okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni kierować należy do Izby w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, względnie do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10, do dnia 15 września 1938 r.

PRZETARGI

PRZETARG MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Ministerstwo Komunikacji, Biuro Dróg Wodnych ogłosiło w „Monitorze Polskim“ z dn. 23 bm. Nr 191 (str. 7) przetarg na dostawę i montaż jednego turbo-generatora o mocy 6600 Kw. oraz wyposażenia mechanicznego dla zakładu wodno-elektrycznego w Porąbce na rzece Sole.

PRZETARGI DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

I.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu rozpisała przetarg nieograniczony na wykonanie instalacyj elektrycznych:

a) w dobudowanym magazynie Ekspedycji Towarowej w Gdyni, b) w budynku administracyjnym dla 3 zawiadowców drogowych w Gdyni, c) w budynku mieszkalnym zawiadowcy drogowego w Jastarni, d) w budynku noclegowym w Tczewie.

Ślepe kosztorysy i informacje można otrzymać w Wydziale Mechanicznym D. O. K. P. Toruń pokój 303, względnie pocztą za opłatą 3,— zł (trzech złotych). Firma winna złożyć ofertę, wypełniając ślepy kosztorys, z podaniem poszczególnych cen jednostkowych wraz z montażem. Ważność oferty obowiązuje Firmę w ciągu 8 tygodni od dnia złożenia oferty. Wadium wynosi 3% ogólnej sumy oferowanej. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 9 IX 38 r.

II.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony Nr V-42/38 na dzień 16 września 1938 r.

Ścierki lniane do kurzu 50× 50 szt. 1.200
Ścierki lniane do podłóg 50×50 szt. 7.600

Dostawa wg wzorów, z których należy bezwarunkowo po 2 z każdej oferowanej ścierki dołączyć do oferty.

Termin dostawy partiami na żądanie Głównego Magazynu Zasobów w Bydgoszczy do dnia 1 IX 1939 r.

Oferty należy składać do godz. 11 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. Toruń. Otwarcie ofert odbędzie się *16 września 1938 r.*

PRZETARG URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO POMORSKIEGO W TORUNIU.

Urząd Wojewódzki Pomorski, Wydział Dróg Wodnych ogłosił przetarg nieograniczony na dostawę węgla kamiennego sortymentu „Kęsy“ pochodzącego z głębokich kopalni górnośląskich, w ilości ok. 850 ton.

Oferty odpowiadające wymogom rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa (Dz. U. R. P. Nr 13 z r. 1937) należy składać do specjalnej skrzynki do ofert w Urzędzie Wojewódzkim ul. Krasińskiego nr 4 względnie nadsyłać pocztą do dnia *12 września 1938 r.* do godz. 12. Przetarg odbędzie się tegoż dnia o godz. 12 min. 15.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU.

Zarząd Miejski w Grudziądzu ogłasza niniejszym przetarg publiczny na wykonanie robót:

1) dekarskich, 2) blacharskich, 3) kowalskich przy budowie Szkoły Powszechnej przy ul. Mikołaja z Ryńska.

Bliższych informacyj udziela się w Zarządzie Miejskim pokój 224, gdzie również można otrzymać warunki techniczne, przetargowe oraz ślepe kosztorysy za opłatą 2 zł od sztuki.

Oferty na przepisowych drukach z napisem: „Oferta na budowę Szkoły Powszechnej“ należy składać w Zarządzie Miejskim pok. 220 do dnia *8 września 1938 r.* — godz. 10, a otwarcie tychże nastapi o godz. 10,15 w obecności ewtl. przybyłych oferentów.

Do oferty należy załączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 3% oferowanej sumy. Oferty bez wadium jak również złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) cylindrów i kloszy szklanych, 2) rur żelaznych, 3) pasów skórzanych i skór różnych, 4) stali narzędziowej i 5) wkrętów żelaznych do drzewa i metali oraz zatyczek.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 13 września 1938 r., 2) 16 września 1938 r., 3) 20 września 1938 r., 4) 27 września 1938 r. i 5) 30 września 1938 r.

Szczegóły tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim.

PRZETARG KOMENDY OBOZU ĆWICZEŃ W BRZEŚCIU N. B.

Komenda O. C. Brześć n. B. ogłosiła nieograniczony przetarg ofertowy na dzień *28 września 1938 r. godz. 12* w Okręgowym Urzędzie Budownictwa Nr IX Brześć n. B. Twierdza na sprzedaż powierzchniową (zamkniętym zrębem) etatów rębnych 1937/38 i 1938/39 w Nadleśnictwie Wojskowym O. C. Brześć n. B. Leśnictwo Wojskowe Faustynów (odległość od st. kol. Zakrucin 3 km), o łącznej powierzchni 74,43 ha.

Poczynając od dnia 14 września 1938 r. w dni urzędowe od godz. 10—12 Kancelaria Nadleśnictwa O. C. (Okr. Urz. Bud. IX) pokój Nr 8, udzielać będzie wszelkich informacyj związanych z przetargiem, oraz wydawać druki ofertowe, po wpłaceniu do Kasy N-ctwa zł 10 tytułem zwrotu kosztów druku.

Oferty należy składać w Kancelarii Nadleśnictwa O. C. w terminie, podanym na początku ogłoszenia do godz. 11, po czym nastąpi komisyjne otwarcie ofert.

WYDAWNICTWA

KONWENCJE BRUKSELSKIE Z 1924 I 1926 R., DOTYCZĄCE PRAWA MORSKIEGO — Dr Władysław Sowiński.

Na półkach księgarskich ukazało się ostatnio dzieło wybitnego prawnika polskiego, Dr. Władysława Sowińskiego, z dziedziny mało u nas jeszcze teoretycznie opracowanej, a mianowicie z dziedziny prawa morskiego.

Międzynarodowa żegluga jest z dawien dawna płaszczyzną, na której stykają i zazębiają się przeróżne systemy prawne państw, biorących udział w obrocie morskim. Nic przeto dziwnego, iż wśród sfer zainteresowanych istnieje dążność do łagodzenia sprzeczności, ujednostajniania norm i instytucyj prawnych, tudzież do legalizowania już powstałych zwyczajów. Wyrazem tych dążeń są brukselskie konwencje prawa morskiego, owoc długoletnich prac Międzynarodowego Komitetu Morskiego w Brukseli.

Konwencje brukselskie z 1924 i 1926 roku normują ważne fragmenty z dziedziny odpowiedzialności armatora i praw rzeczowych na statku morskim i zostały ogłoszone w Dz. U. R. P. z 1937 roku Nr 2 i 33.

Praca Dr. Sowińskiego jasna, zwięzła, stojąca na wysokim poziomie naukowym, a przy tym odznaczająca się przystępnym wykładem, odda bez wątpienia duże usługi w życiu praktycznym wśród polskich sfer żeglugowych i handlowych, stając się jednym z czynników wprowadzania norm prawnych w obieg dnia codziennego. *M. R.*

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w bieżącym tygodniu następujące ceny w złotych, franco wagon port rybacki, oclony towar: *polskie połowy śledzi:*

„Mewa" puste szkockie, twardo solone smolmatis 66, matis 70,

„Mewa" pełne szkockie, twardo solone smolmatis, matis i matful 78, za dwie połówki o 4 złote drożej.

„Pomorze" puste szkockie, twardo solone smolmatis i matis 70,

„Pomorze" puste szkockie, solone w Gdyni smolmatis i matis 68,

„Pomorze" pełne szkockie, twardo solone, matis i matfull 75.

Importowane solone śledzie:

nowe szkockie matiesy za dwie połówki: medium — Lerwick 80, Stornoway 95; selected — Lerwick 88, Stornoway 106; large — Lerwick 92, Stornoway 113;

nowe szkockie twardo solone Lerwick 72. PAF 74, crownmatis 67 do 69, crownmedium 67, twardo sol. Wick i Stronsay 75 do 77.

Islandzkie oryginalne nowe oferowano: 70, stare 55 do 58, norweskie — islandzkie nowe 66 do 70 zależnie od wielkości. Norweskie islandzkie duże 330 do 375 sztuk w beczce droższe, 420 tańsze. Norweskie SLOO 35 do 40. VAAR 35, stare SLOO i VAAR 28.

Ryby świeże w lodzie i ryby mrożone za 100 kg:

śledziki bałtyckie zł 34,—, śledzie świeże w lodzie, własny połów „Pomorze" zł 55,—, makrele świeże w lodzie, własny połów „Pomorze" zł 55,— do 60,—, dorsze świeże w lodzie własny połów „Pomorze" z Morza Północnego zł 60,—, dorsze zamrożone bałtyckie zł 40,—, dorsze zamrożone t. zw. „Seelachs" zł 52,—, łupacz świeży własny połów „Pomorze" z Morza Północnego zł 40,00, norweskie śledzie zamrożone od zł 38,— do 46,—, wędzone piklingi ze śledzi polskich połowów Morza Północnego „Pomorze" za skrzynkę ilość sztuk od 10 do 12 zł 1,75.

ŚLEDZIE ŚWIEŻE Z POLSKICH POŁOWÓW ZASTĘPUJĄ IMPORTOWANE ŚLEDZIE Z NIEMIEC.

Co roku w miesiącach sierpień—wrzesień sprowadzano duże ilości śledzi świeżych w lodzie dla potrzeb naszego przemysłu. Transporty nadchodziły drogą lądową i drogą morską przez Gdynię.

W tym roku po raz pierwszy nie nadchodzą już transporty świeżych śledzi w lodzie z Niemiec drogą morską, gdyż całkowite zapotrzebowanie pokrywane jest z polskich połowów Towarzystwa „Pomorze".

Trzeba podkreślić, że wedle opinii przemysłu rybnego śledzie z polskich połowów są znacznie lepsze i świeższe, aniżeli śledzie z Niemiec. Jest to zrozumiałe, gdyż transporty z Niemiec są kilkakrotnie przeładowywane i transport trwa znacznie dłużej. Tymczasem śledzie z polskich połowów bezpośrednio z morza nadchodzą statkiem rybackim do Gdyni.

NIEWYKORZYSTANE POŁOWY ŚLEDZIKÓW BAŁTYCKICH.

Rybacy nasi rozpoczęli już połowy śledzików bałtyckich. Jakość tych śledzi jest pierwszorzędna, gdyż po kilku godzinach od chwi-

li złowienia dostarczane są do portu rybackiego w Gdyni. Niestety nie ma jeszcze zbytu na te śledziki u nas. Gdyby nie odbiór większości połowów przez Gdańsk, rybacy musieliby zaprzestać połowów. Należy podkreślić zupełny brak zainteresowania tymi połowami, tak ze strony naszych fabryk konserw (śledziki bałtyckie są pierwszorzędnym surowcem dla wszelkiego rodzaju konserw) jak i przez towarzystwa połowów dalekomorskich. które mogłyby śledziki te zasalać do beczek. Jedynie firma „Pomorze" rozpoczęła pierwsza odbierać nieznaczne zresztą ilości tych śledzików.

Rybacy nasi w dalszym ciągu nie mogą więc wykorzystać połowów przybrzeżnych.

W JAKI SPOSÓB ŚLEDZIE Z GDAŃSKA IDĄ NA RYNEK POLSKI?

Polski przemysł połowów dalekomorskich na Morzu Północnym jest zaniepokojony przenikaniem śledzi solonych z połowów niemieckich, na rynek polski przez teren W. M. Gdańska. Jest to tym bardziej niepokojące, że nasze czynniki miarodajne nie wykazują żadnego zainteresowania w tej sprawie.

Na terenie Gdańska powstało towarzystwo połowów śledzi na Morzu Północnym, zorganizowane przez firmę importową Pommer i Thomsen. popierane przez władze gdańskie. Zakupiono w tym celu stare statki śledziowe z flotylli niemieckiej. Aby uczynić zadość przepisom celnym, sprowadzono załogę niemiecką i dano jej obywatelstwo gdańskie na poczekaniu. Beczki ze śledziami z tych połowów mają markę Hansa Brand i napisy polsko-niemieckie jak np. własne połowy, pełne śledzie itp. Pod tą marką śledzie te w ilości około 2.000 beczek o wadze 320.000 kg dostały się bez cła na rynek polski. Żadna władza nie jest w stanie powiedzieć, na jakiej podstawie dopuszczono tę ilość na rynek polski. Umowa o obrocie artykułów żywnościowych między Polską a W. M. Gdańskiem nie przewiduje śledzi solonych niemieckich. Co więcej umowa ta wyraźnie powiada, że do Gdańska może wywieźć jedna osoba nie więcej jak jeden kilogram ryb, a tymczasem do Polski wywieziono w ostatnich tygodniach aż 320 tysięcy kg śledzi solonych.

WZROST TABORU POLSKIEJ FLOTY DALEKOMORSKIEJ.

Jak się dowiadujemy. towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorze" zakupiło ostatnio w Anglii trzy dalsze trawlery rybackie, które otrzymały nazwy „Dorota", „Eugeniusz" i „Felicja". Wymienione jednostki rybackie udały się już pod polską banderą na połowy na morze Północne.

Statki te zakupiono po £ 5.000,—, czyli około zł 130.000,— za każdy trawler. Spłata statków odbędzie się w ten sposób, że od każdych 50 kg złowionych ryb płacić się będzie po 2 szylingi i 6 pensów na poczet rachunku kupna.

Łącznie z nowo zakupionymi trawlerami flota rybacka towarzystwa „Pomorze składa się z 6 jednostek rybackich.

Kronika zagraniczna

PRZESUWANIE SIĘ MIEJSC POŁOWÓW ŚLEDZI NA PÓŁNOC.

Ponieważ dotychczasowe, bliżej leżące miejsca połowów nie przynoszą już opłacalnych wyników, częściowo z powodu rabunkowych połowów, większe statki rybackie wszystkich prawie państw, nawet najbardziej odległych, kierują się coraz bardziej na daleką północ, gdzie rybostan jest jeszcze bardzo obfity. Koło Irlandii, Jan Mayen, wysp Niedźwiedzich. a nawet w pobliżu Spitzbergen, zapuszczają obecnie sieci statki rybackie wszystkich państw europejskich.

Potwierdzają ten ciąg na północ doniesienia z Harstad. Codziennie przechodzą liczne statki przez ten północno-norweski port bunkrowy, płynąc ku Swalbardzkim ławicom rybnym. Obok bandery angielskiej, norweskiej i niemieckiej, spotykamy na północnych obszarach rybnych — rybaków francuskich, włoskich, islandzkich i fińskich, a ostatnio polskich,

ANGIELSKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Według danych Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa, angielskie połowy śledzi wynosiły w ciągu 7 miesięcy rb. 213.412 cwt. (293.683 za 7 miesięcy r. 1937), wart. 91.284 £ (140.711). zaś w ciągu lipca rb. 66.742 cwt. (103.140 w VII 1937), wartości £ 25.697 (44.370).

Szkockie połowy śledzi według danych Urzędu Rybackiego w tymże okresie wynosiły za 7 miesięcy 2.004.104 cwts. (1.599.827), wartości £ 765.394 (764.668), a w lipcu 861.643 cwt. (738.071), wartości 331.346 £ (373.178).

WZROST NIEMIECKICH POŁOWÓW TUŃCZYKÓW.

W związku ze wzrostem spożycia ryb w Niemczech, dał się zauważyć duży wzrost połowów tuńczyków na Morzu Północnym. które nabierają już charakteru systematycznych połowów tych wielkich ryb, cenionych bardzo dla swego mięsa. Na rynku hamburskim płacono ostatnio około 90 fenigów za kilogram tej ryby.

Rybacy niemieccy odkryli podczas połowów, że tuńczyki występują masowo nie tylko koło Doggerbank, ale także w południowej części Morza Północnego. W tym roku podobno aż się od nich roi. Zauważono je również niedaleko wyspy Helgoland. Najlepsze połowy tuńczyków udały się wszakże w pobliżu mielizny Schlickbank na wschód od Doggerbank.

CHAŁUPNICTWO W NIEMIECKIM „PRZEMYŚLE KRABOWYM".

Przemysł krabowy w Niemczech koncentruje się głównie w prowincji Szlezwik-Holsztyn. Jest tam 20 zakładów, zatrudniających około 4.000 chałupników. Przemysł chałupniczy w tej gałęzi przemysłu przerobił w ciągu ubiegłego roku 3.400 ton krabów jadalnych.

NOWE METODY PRZESYŁKI PRZY EKSPORCIE ŚWIEŻYCH RYB.

Państwowa Stacja Doświadczalna Rybna w Bergen, w porozumieniu z kolejami norweskimi, Departamentem Handlowym oraz Norsk Hydro, opracowała nowe metody przewozu eksportowanych świeżych ryb, które, jak dotychczas, dały dobre wyniki.

Ryby mrozi się przy pomocy lodu, uzyskanego z kwasu węglowego, przez co zyskuje się na miejscu i wadze, w porównaniu z zamrażaniem w wodzie i soli.

Transportu dokonuje się częściowo koleją, częściowo statkiem w specjalnych rezerwuarach, przygotowanych przez Norsk Hydro. Koleje norweskie przygotowały dwa wagony doświadczalne dla przewozu świeżych ryb do Polski i Niemiec, a nawet Szwajcarii. Transporty trwają 8—10 dni, otrzymano przy tym bardzo dobre rezultaty.

Rezerwuary pomieścić mogą 1—2 ton ryb świeżych i można je załadować zarówno na kolej, jak statek, czy ciężarówkę. Ryby nadeszły w bardzo dobrym stanie na miejsce przeznaczenia, tak, że uzyskano w ten sposób znacznie wyższe ceny.

FABRYKA KONSERW RYBNYCH POWSTANIE W KŁAJPEDZIE.

Dla towarzystwa handlu rybami „Zuvies" w Kłajpedzie buduje się obecnie tam fabrykę konserw rybnych oraz rozbudowuje się istniejącą chłodnię. Na budowę samej fabryki bez urządzeń wewnętrznych przeznaczona jest suma około 400.000 złotych.

PRÓBA WYTRZYMAŁOŚCI KONSERW RYBNYCH.

W Lipsku odbyło się badanie konserw rybnych przez grono rzeczoznawców. Z nadesłanych przez poszczególne firmy do zbadania 10 puszek każdego gatunku poszczególnych konserw — 5 wysłano w podróż do Afryki, tak, że przewieziono je dwa razy przez równik, a drugą połowę konserw poddano badaniom na miejscu. Wyniki tych badań miały dać wyniki zadawalające.

NOWE WYKORZYSTANIE ODPADKÓW RYBNYCH.

Próby spożytkowania odpadków z ryb świeżych i suszonych drogą zamrażania, prowadzone przez Norweską Doświadczalną Stację Rybną w Bergen, dały obecnie praktyczne rezultaty; osiągnięto świetne wyniki, zwłaszcza w t. zw. „Makkaroniform" z dorszy.

Na większą skalę prowadzi się obecnie próby w Tronsö przy przeróbce około 500 kg surowca dziennie.

Produkty powyższe nie są przeznaczone do konsumcji wewnętrznej, zamierza się eksportować je zwłaszcza na Wschód. Wysłane już duże zamówienie próbne znalazło dobre przyjęcie. Po ukończeniu fazy próbnej, produkcja przejść ma w ręce prywatne.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Na rynku towarów kolonialnych nastąpiło lekkie ożywienie. Do importerów napływa coraz więcej zapytań o dostawę artykułów kolonialnych. Ma to pewien związek z mniejszymi dowozami niektórych towarów oraz z nadchodzącym sezonem zimowym, przed którym kupcy krajowi starają się rok rocznie zaopatrzyć na czas w niezbędne artykuły.

O ile chodzi o owoce suszone, w tym dziale panuje zastój. Odbiorcy krajowi wstrzymali na ogół swoje zakupy do czasu nadejścia transportów owoców z nowych zbiorów. Stanowisko jakie zajęli, motywują tym, że owoce z nowych zbiorów będą tańsze.

Wśród importerów towarów kolonialnych oraz importerów owoców południowych panuje pewne zaniepokojenie wskutek zapowiedzi Ministerstwa Przemysłu i Handlu, że przy wydawaniu pozwoleń przywozu — preferowani będą ci importerzy, którzy zajmą się także eksportem towarów krajowych. Taka zapowiedź może doprowadzić do ruiny niektóre przedsiębiorstwa, gdyż nie każda firma będzie mogła znaleźć w krótkim czasie za granicą zbyt na polskie produkty. Aby uzyskać potrzebny kontyngent przywozowy, firmy importowe starać się będą przekupywać właściwych eksporterów w celu wykonywania eksportu w imieniu danego importera. Eksporterzy widząc, że będą mogli przez odnośne pociągnięcie wykorzystać importerów i wyciągnąć od nich z tego tytułu pewne kwoty pieniężne, już obecnie zaczynają oferować swoją pomoc w eksporcie i oświadczają gotowość wykonania eksportu w imieniu importera. Czy zarządzenie to wyda pozytywne rezultaty okaże dopiero przyszłość. Niektórzy importerzy są jednak na ogół zdania, że wyda ono rezultaty raczej ujemne.

Kawa surowa: W handlu kawą surową daje się zaobserwować pewna poprawa. Popyt na wszystkie gatunki kawy jest większy, niż w poprzednich okresach. Ma to pewien związek z mocną tendencją na kawę w Brazylii. Poza tym odbiorcy, na skutek wyczerpania się im zapasów, zmuszeni są siłą rzeczy dokonywać zakupy kawy. Okoliczności powyższe przyczyniły się w pewnym stopniu do stabilizacji cen.

Ceny kształtują się następująco za 1 kg kawy loco magazyn importera (towar oclony): Rio 7 zł 3.20—3.25, Santos zł 3,75—4,00. Guatemala zł 4,80—5,30.

Na rynkach zagranicznych obroty tranzytowe większe niż w poprzednim okresie. Ceny mają tendencję lekko zwyżkową

Herbata: Ruch w handlu herbatą zaczyna się nieco ożywiać, gdyż dowozy herbaty są słabsze. Stare zapasy wyczerpują się, tak, że należy się spodziewać stabilizacji cen, która umożliwi importerowi osiągnięcie chociaż tylko małego zysku na tym artykule. Na razie ceny utrzymują się na poprzednim poziomie.

Korzenie: Zapotrzebowanie na pieprz wzrasta z dnia na dzień. Zapasy pieprzu małe. Dowozy słabsze z powodu mniejszych kontyngentów przywozowych. Ceny mają tendencję zwyżkową. Zbyt na ziele angielskie i cynamony — średni, ceny bez zmiany. Ceny za pieprz czarny loco magazyn importera (towar oclony) wahają się od zł 3,20—3,25 za 1 kg, zależnie od ilości odbioru, za pieprz biały zł 3,40—3,50.

Owoce suszone: Zbyt owoców suszonych ze starych zbiorów słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie na drobne partie i to tylko w wypadkach uzasadnionych koniecznością zakupu, natomiast bardzo dużo zapytań napływa ze strony hurtowników i detalistów krajowych na towar z nowych zbiorów.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 12 sierpnia przybył do Gdyni ss „Sicilia“ z transportem 3.154 skrzyń cytryn włoskich z Palermo oraz 500 skrzyń z Messyny. Dla importerów gdańskich oprócz wymienionych wyżej ładunków nadeszło 300 skrzyń z Palermo.

ss „Vikingland“ wyładował dnia 12 sierpnia 177 worków o wadze 14.160 kg orzechów łuszczonych, nadeszłych z Istambułu.

Dnia 18 sierpnia nadszedł do portu gdyńskiego ss „Lech“ z Londynu z transportem 16.480 kg herbaty i 2.317 kg kawy.

ss „Caledonia“ nadszedł do Gdyni dnia 31 sierpnia z większym ładunkiem cytryn włoskich.

Dnia 1 względnie 2 września spodziewany był w Gdyni ss „Hoop“, którym miał nadejść transport bananów.

Następny transport bananów ma nadejść do Gdyni dnia 8 wzgl. 9 września na ss „Wiborg“, oraz 15 lub 16 na ss „Wiborg II“.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 30 sierpnia br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 4.200 skrzyń pomarańcz, 928 skrzyń cytryn oraz 25 skrzyń grapfruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dn. 20 sierpnia br., zmniejszył się o 50% zapas cytryn, a o 60% zapas grapfruitów.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 29 sierpnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 7 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 18 sierpnia aukcję, na której wystawiły:

341 klatek brzoskwiń włoskich — sprzedano: 341 kl. w cenie 2,20 zł 1 kg,
556 klatek śliwek świeżych włoskich — sprzedano: 556 kl. w cenie 90—95 gr 1 kg,
450 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 450 skrzyń w cenie 42,50—45 zł skrzynia,
600 klatek winogron holenderskich białych i czarnych — sprzedano: 600 klatek w cenie 8,50—11,50 zł klatka.

Na aukcji w dniu 23 sierpnia wystawiono:

488 klatek brzoskwiń włoskich — sprzedano: 488 kl. w cenie 2,25 zł 1 kg,
486 klatek winogron włosk. Micheles Spina — sprzedano: 486 kl. w cenie 1,45—1,50 zł kg,
677 klatek winogron włoskich Rigano — sprzedano: 677 kl. w cenie 1,50 zł 1 kg,
149 klatek brzoskwiń w stanie nadpsutym — sprzedano: 149 kl. w cenie 1,60 1 kg.

W dniu 26 sierpnia oddano do przetargu:

540 klatek winogron włoskich — sprzedano: 540 kl. w cenie 1,45 zl 1 kg,
591 klatek brzoskwiń włoskich, z czego sprzedano: 30 kl. AAA w cenie 2,50 zł 1 kg oraz 561 kl. różny asort. w cenie 2,15 zl 1 kg.

Na aukcji w dniu 29 sierpnia wystawiono:

1.000 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 700 kl. w cenie 1,88—1,90 zł 1 kg,
589 klatek winogron włoskich Rigano — sprzedano: 589 kl. w cenie 1,45—150 zł 1 kg,
486 klatek winogron Micheles Spina — sprzedano: 486 kl. w cenie 1,45 zł 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 sierpnia aukcję wystawiając: 800 skrzyń pomarańcz z Mosambique, które zostały w całości sprzedane po rekordowej cenie 3—3,35 zł 1 kg. Towar cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem na skutek zupełnego braku pomarańcz na rynku. Nadmienić należy, że pomarańcze nadeszły w bardzo dobrym stanie.

Na aukcji w dniu 18 sierpnia wystawiono:

1.000 klatek winogron włoskich — sprzedano: 1.000 kl. w cenie 1,45—1,48 zł 1 kg,
717 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 717 kl. w cenie 8,50—9,50 zł klatka.

W dniu 29 sierpnia wystawiono: 550 skrz. pomarańcz z Mosambique, które w całości sprzedano po 1,80—1,86 zł 1 kg. Towar był w bardzo dobrym stanie i cieszył się zainteresowaniem.

WEWNĘTRZNY OWOCOWY RYNEK HURTOWY.

Jak już wyżej zaznaczyliśmy, pierwszy transport pomarańcz z Mosambique nadszedł w bardzo dobrym stanie i wskutek zupełnego braku na rynku towaru spowodował chwilową hossę, po czym cena ukształtowała się na ca 1,80—1,90 zł 1 kg i na tym poziomie się utrzymuje.

Ostatnie cytryny włoskie nadchodzą w stanie zielonym i sprzedawane są w cenie 86—90 zł para w hurcie.

Winogron włoskich przychodzi do Gdyni ca 4 wagony tygodniowo. Cena kształtuje się ca 1,50—1,60 zł 1 kg.

Śliwki włoskie, idące drogą lądową, clone są w Zebrzydowicach. Do Gdyni wysyłane są ilości, odpowiadające zapotrzebowaniu tutejszego rynku. Zapotrzebowanie to z chwilą ukończenia sezonu letniego na wybrzeżu jest minimalne. Towar przychodzi w klatkach 10-kilogramowych i sprzedawany jest ca 1,10 zł 1 kg brutto za netto.

Owoce krajowe dowożone są stosownie do zapotrzebowania rynku gdyńskiego. Ceny śliwek krajowych wahają się w granicach 70—90 groszy 1 kg, jabłka 30—60 groszy, gruszki 40 do 90 groszy, zależnie od gatunku towaru.

W SPRAWIE PRZECHOWALNI OWOCOWYCH NA 100 TON.

Wobec zbliżającego się sezonu owocarskiego i konieczności przechowania w terenie większych ilości owoców zimowych, Komitet Chłodnictwa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu komunikuje, iż wydane zostały i są dostępne w Biurze Komitetu plany robocze przechowalni na 100 ton owoców dwóch typów: nadziemnego i podziemnego. Plany powyższe uzupełnione są szczegółowym wykazem materiałów oraz dokładnym opisem i powinny oddać specjalnie duże usługi przy planowaniu przechowalni w większych gospodarstwach lub spółdzielniach. Cena jednego planu wynosi zł 15,—.

Znane już cztery typy przechowalni mniejszych, 25-tonowych, oddają według otrzymanych z terenu relacyj, poważne usługi producentom i pozwalają na wypełnienie stawianych przechowalniom tego typu wymagań, umożliwiając łatwą wentylację i zabezpieczając produkt przed zmianami temperatury zewnętrznej.

Kronika zagraniczna

ZMNIEJSZONA PRODUKCJA JĄDER ORZECHÓW LASKOWYCH NA LEWANCIE.

Z Lewantu donoszą, że produkcja jąder orzechów laskowych wynosić będzie tam w tym roku zaledwie 33% produkcji zeszłorocznej. Pociągnie to prawdopodobnie za sobą pewną zwyżkę cen, które ustalą się ostatecznie dopiero z chwilą ukazania się nowego towaru na rynku.

TREŚĆ:

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 września 1938 r. | NR 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie **4,50 zł,** zagranicą **7,50 zł.**
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O tranzyt morski przez port gdyński

Stały i szybki wzrost obrotów towarowych Gdyni, coraz szerszymi kręgami obejmuje jej zaplecze, ściągając ładunki nie tylko z kraju, ale i zagranicy. — W rozwoju portu ładunki tranzytowe wyrobiły sobie specjalną pozycję, która rośnie z każdym rokiem, zaznaczając się dodatnio w ogólnym obrocie towarowym. Rola, jaką odgrywa Gdynia w życiu państw z nami sąsiadujących, jak Czechosłowacja, Rumunia a nawet i dalszymi, jak Węgry i Jugosławia — jest najlepiej zaakcentowana ciągłym wzrostem tych obrotów. Równocześnie jednak obok tranzytu lądowego, wyłania się nowa gałąź, dająca Gdyni szerokie możliwości rozwojowe — mianowicie tranzyt morski, czyli powtórny wywóz morski. Ten u nas tak mało znany a rozbudowany szeroko w innych portach europejskich rodzaj transportu, dzięki właśnie specyficznemu położeniu Gdyni niejako w centrum Bałtyku, otwiera daleko idące możliwości.

Przedwojenny rozwój żeglugi morskiej i jej koncentracja na Atlantyku dały portom belgijskim, niemieckim i holenderskim prymat rozwojowy, ześrodkowując w nich szereg bezpośrednich dalekobieżnych linij okrętowych. Fakt ten z drugiej strony strącił porty mórz wewnętrzno-kontynentalnych do roli dostawców towarowych dla przeładunku w portach zbiorczych. W tych warunkach rozwój żeglugi na Bałtyku miał wyłącznie charakter wewnętrzny. Dążenie wyjścia na szersze wody zmusiło państwa o silnej ekspansji handlowej do tworzenia własnych bezpośrednich linii dalekobieżnych, które jednak nie zdołały rozbudować się do tego stopnia, jak potężnie i od dawna zorganizowana sieć obsługi portów atlantyckich, w wyniku czego szereg kierunków pozostał nadal uzależniony od przeładunku w tych portach.

Spośród wszystkich portów na Bałtyku, pierwsza Kopenhaga poczęła robić starania w celu ściągnięcia do siebie poważnych linij i ześrodkowania przeładunków z całego Bałtyku. Pomimo częściowego powodzenia nie zdołała jednak utrzymać swego stanowiska. — Lata powojenne przyniosły zupełną zmianę ugrupowania sił. Wzrost tonażu skandynawskiej floty handlowej przez okres wojny światowej związał Bałtyk siecią bezpośrednich linij z najbardziej odległymi portami, a równoczesny rozwój Gdyni oraz jej prymat na Bałtyku utorował drogę nowym szlakom. Na równi ze Szwecją jest Gdynia w tym szczęśliwym położeniu, że stanowi na Bałtyku końcowy port szeregu bezpośrednich linij, dalekomorskich, a nawet w niektórych kierunkach bije swą skandynawską współzawodniczkę częstotliwością obsługi. Te wszystkie dane oraz rozbudowana sieć linij, łączących Gdynię z większymi portami Bałtyku, dają portowi p. o. c. olbrzymie atuty rozwojowe.

Ściągnięcie morskiego tranzytu z państw regionu bałtyckiego i skierowanie go dalej za pośrednictwem Gdyni jest uzależnione od 2 czynników: linii i portu. Jeśli chodzi o bezpośrednie linie dalekobieżne, w te Gdynia jest wyposażona należycie; wprawdzie częstotliwością odjazdów nie może jeszcze konkurować z wielkimi portami Atlantyku, ale jeśli chodzi o łączność z najważniejszymi handlowo punktami globu, może śmiało dorównywać dobrze rozbudowanym liniom szwedzkim.

W poszczególnych fazach rozwoju połączeń liniowych z Gdyni, zaważyły najbardziej linie szwedzkie, dostarczając młodemu portowi najważniejszych połączeń. W miarę rozwoju portu pozyskiwanie nowych linij innych bander, wysunęło możliwości dążenia do ujęcia handlu bałtyckiego i stworzenia z Gdyni punktu zbiorczo-rozdzielczego. I tak np. istniejące od paru lat bezpośrednie połączenie z Dalekim Wschodem ostatnio uczęstotliwione, daje możność bezpośredniego kierowania tam transportów.

Najbardziej pod względem akwizycji bałtyckiej rozwinięte są może linie, łączące Gdynię z Ameryką, a zwłaszcza linie bawełniane z U. S. A., które unikając dotychczasowego pośrednictwa portów niemieckich, kierują przez Gdynię niejednokrotnie znaczne partie do portów Estonii, Łotwy, Litwy czy Finlandii. Linia Bliskiego Wschodu napewno zdołałaby też dzięki odpowiedniej akwizycji zdobyć towary dla regionu bałtyckiego. To samo dotyczy również eksportu państw bałtyckich, który jak dotychczas, kierowany jest za pośrednictwem portów Hamburga, Rotterdamu czy Londynu, które mają częste i dogodne połączenia z portami państw bałtyckich.

Zdobycie ładunków dla t. zw. tranzytu morskiego w wielkiej mierze, uzależnione jest od rozbudowy urządzeń przeładunkowych, a zwłaszcza magazynów.

Towar nadchodzący do dalszego retransportu, nie zawsze znajduje tu możliwość natychmiastowego przeładunku; konieczność komasowania większych partyj stwarza potrzebę magazynowania towaru na dłuższy termin. Niestety Gdynia pod względem magazynów, zwłaszcza długoterminowych, pozostaje w tyle. To co jest bolączką przy tranzycie lądowym, odbija się również ujemnie na próbach tranzytu morskiego. Strefa wolnocłowa, miejsce przede wszystkim powołane jako ośrodek i podstawa rozwoju tranzytu, nie posiada na razie odpowiednio rozbudowanych magazynów, które potrafiłyby gromadzić towar, zwłaszcza drobnicowy. Wzniesienie odpowiedniej ilości magazynów drobnicowych mogłoby dać podstawy do wszczęcia odpowiedniej akwizycji. Należy bowiem zdawać sobie sprawę, że przekształcenie dróg handlowych i skierowanie ich na Gdynię — nie jest rzeczą łatwą. Utarte szlaki, zaangażowane kapitały, wreszcie konkurencyjność portów, które jak Hamburg, stosują w niektórych kierunkach niższe stawki od Gdyni, siłą rzeczy tworzą przeszkody wstrzymujące proces stworzenia z Gdyni portu zbiorczo-rozdzielczego na Bałtyku.

Z jednej strony należyta rozbudowa sieci linij dalekobieżnych oraz odpowiednie powiązanie bałtyckich portów z Gdynią, a z drugiej strony stworzenie wewnątrz portu możliwości rozwojowych przez rozbudowanie magazynów Wolnej Strefy, oraz stworzenie szybkiego i sprawnego aparatu przeładunkowego, dadzą podstawy do rozwoju tranzytu morskiego, podnosząc gospodarczą atrakcyjność Gdyni.

Z obu portów polskiego obszaru celnego, Gdynia jako port w znacznej mierze nastawiony na transporty drobnicowe winna w pełni wykorzystać swe warunki.

Coraz bardziej wzrastające obroty handlowo-morskie państw bałtyckich zmuszają do poważnego zastanowienia się nad możliwościami wzięcia w nich bardziej aktywnego udziału i wyeliminowania dzierżących dotąd w akcji tej prym, portów przeładunkowych. Przed Gdynią otwierają się teraz nowe możliwości, które nie tylko mogą przyczynić się do zwiększenia obrotów portowych, ale również umożliwić rozwój sieci połączeń liniowych oraz zwiększyć częstotliwość odjazdów statków, co wszystko składa się na zasadnicze elementy portu zbiorczo-rozdzielczego.

E. O.

Sezon turystyczno-letniskowy na wybrzeżu

Tegoroczny sezon turystyczno-letniskowy na wybrzeżu należał do jednego z najlepszych, jakie w ogóle istniały. Nie jesteśmy wprawdzie jeszcze w posiadaniu szczegółowych cyfr statystycznych, ilustrujących ruch i frekwencję w poszczególnych miejscowościach letniskowo-kąpieliskowych, z ogólnych jednak danych oraz obserwacji nie trudno ustalić, że miniony okres zamyka się saldem dodatnim.

W czasie największego nasilenia ruchu letniskowego w lipcu br. ilość kuracjuszy w kąpieliskach półwyspu helskiego wraz z uczestnikami kilkunastu obozów wypoczynkowych osiągnęła około 50.000 osób. Doskonałą frekwencją cieszyły się również miejscowości t. zw. Jasnego Brzegu tj. od Wielkiej Wsi — Hallerowa po Dębki, z koroną naszych kąpielisk morskich — Jastrzębią Górą na czele. Z kąpielisk podmiejskich wymienić należy Orłowo Morskie, które poza napływem gości z dalszego i bliższego zaplecza odwiedzane było stosunkowo licznie także przez mieszkańców Gdyni.

Jeśli chodzi o wzrost frekwencji letników, niewątpliwie łączy się on z częściową modernizacją takich miejscowości, jak Jurata i Orłowo, które robią wysiłki w kierunku przekształcania się na kąpieliska o skali zachodnio-europejskiej. Modernizacja ta polega na wyposażeniu tych kąpielisk w niezbędne urządzenia użyteczności publicznej, jak i zapewnieniu im przez systematyczną i planową rozbudowę — odpowiednich warunków rozwoju na przyszłość. Poważnie za to szwankowała w większości naszych letnisk nadmorskich organizacja życia rozrywkowego, pod którym to wzglę-

dem biją je nadal kąpieliska sąsiedniego wybrzeża gdańskiego z Sopotami na czele. Nie są to wprawdzie dla ruchu letniskowo-wypoczynkowego zagadnienia najistotniejsze, stanowią jednak momenty dużej atrakcyjności, które corocznie powodują napływ do gdańskich kąpielisk poważnej ilości kuracjuszy z Polski. Wydaje się przeto, iż sprawy te winny być na przyszłość brane pod uwagę i w ramach swych możliwości rozwiązane. W każdym razie uprzyjemnianie pobytu letnikom nawet mimo braku słonecznej pogody na wybrzeżu — może się przyczynić do przedłużenia wciąż jeszcze sztywnych granic sezonu, które obecnie zamykają się w okresie: połowa czerwca do końca sierpnia.

Jeśli chodzi o ruch turystyczny, podobnie jak w latach ubiegłych, rozwijał się on w formie napływu na wybrzeże wycieczek zbiorowych z całego kraju. Organizację tego ruchu prowadziła w roku bieżącym wyłącznie Liga Popierania Turystyki, kierując kilkadziesiąt pociągów popularnych do Gdyni, oraz opiekując się częściowo nad ich pasażerami. Niewątpliwie wielce pożytecznym w tej akcji okazał się prowadzony przez L. P. T. hotel turystyczny w Gdyni, z którego w minionym sezonie korzystało około 60.000 osób, co w porównaniu do cyfry 17.000 osób w r. 1937 — oznacza wzrost o ponad 200%. Wymieniona wyżej cyfra orientacyjna nie obejmuje oczywiście całego ruchu turystycznego, na który składają się: nie dające się ująć cyfrowo wycieczki młodzieży szkolnej, jak również przyjazdy indywidualne, nie mówiąc o kilkudziesięciotysięcznym napływie ludności z okazji urządzanych tradycyjnie „Dni Morza" oraz rozmaitych zjazdach i kongresach zawodowych.

W rozwoju turystyki nie tylko na wybrzeżu, ale i ogólno-polskiej daje się od pewnego czasu zauważyć charakterystyczne zjawisko przestawiania się z charakteru indywidualnego na zbiorowy, co stoi niewątpliwie w związku z ograniczonymi możliwościami finansowymi społeczeństwa. Podobnie zresztą i w ruchu letniskowym coraz wyraźniej występuje tendencja ograniczania się w pobytach indywidualnych na rzecz zbiorowych, czego dowodem jest wzrastająca z każdym rokiem liczba obozów i kolonij wypoczynkowych rozmaitych organizacyj społecznych, rozsianych na całym wybrzeżu.

Z tego też tytułu nawet wielotysięczny napływ wycieczek turystycznych przedstawia dziś pod względem gospodarczym znacznie mniejszą siłę atrakcyjną dla przemysłu gastronomiczno-hotelarskiego na wybrzeżu, aniżeli dawniej.

Podobne spostrzeżenia nasuwają się zresztą także w odniesieniu do niemieckich wycieczek z Rzeszy, które odwiedzały ostatnio wybrzeże W. M. Gdańska.

Stosunkowo większą frekwencją, aniżeli w poprzednie lata w zakresie turystyczno-letniskowym cieszyła się Szwajcaria Kaszubska, wszystko to jednak są jeszcze cyfry niewielkie.

Niezależnie od turystyki lądowej, która normalnie obejmuje gros ruchu wycieczkowego, rozwijała się turystyka morska, uprawiana głównie na statkach G. A. L.-u. Nie rozporządzamy dokładnymi cyframi w tym zakresie, wiemy jednak, że liczba uczestników tych wycieczek, ilościowo zmniejszonych (do 4), była wszakże na tyle atrakcyjna, że statki posiadały pełne komplety pasażerów. Jeśli chodzi o ruch w żegludze przybrzeżnej, jakkolwiek nie został jeszcze zamknięty — wszystko wskazuje na to, że w minionym sezonie kształtował się on na poziomie roku ubiegłego.

Jeśli chodzi o zagraniczny, morski ruch wycieczkowy, jakkolwiek nasilenie jego, gdy chodzi o Gdynię było minimalne, to jednak na skutek starań pewnego gdyńskiego przedsiębiorstwa maklerskiego — przyjeżdżały tutaj niejednokrotnie wycieczki angielskie, co jest już pewnym krokiem naprzód, jeśli wziąć pod uwagę fakt, że zagraniczne statki turystyczne zawijały głównie do reklamujących się skutecznie Sopot.

Z bolączek turystycznych, które niejednokrotnie podnoszono, jest stale jeszcze otwarta sprawa budowy w Gdyni większego hotelu, któryby służył jednocześnie dla normalnych celów w ciągu całego roku. Znane są częste wypadki, że podczas pobytu w porcie gdyńskim naszych statków transatlantyckich, w Gdyni brakuje pomieszczeń dla za- lub wyokrętowujących się pasażerów. Dobrze zatem stało się, że kwestią budowy nowoczesnego hotelu, który miastu portowemu jest także potrzebny dla celów prestiżowych, zainteresowały się ostatnio miarodajne czynniki. Może popchnie to całą sprawę na właściwe tory.

E. U.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

DELEGACJA NASZEJ IZBY NA TARGACH WSCHODNICH WE LWOWIE.

Podczas zebrania Związku Izb Przemysłowo-Handlowych oraz konferencyj komisyj międzyizbowych, jakie odbyły się w czasie Targów Wschodnich we Lwowie, Izba nasza była reprezentowana przez Prezesa Izby p. St. Tora, Wiceprezesa p. dr. Kasperowicza. Dyrektora p. mgr. J. Kawczyńskiego oraz Wicedyrektora p. posła T. Marchlewskiego.

Delegacja naszej Izby zwiedziła Targi Wschodnie, spotykając się z delegacją Rady miejskiej Gdyni, która pod przewodnictwem Komisarza Rządu mgr. Sokoła bawiła tam właśnie z oficjalną rewizytą na zaproszenie prezydenta i rady miejskiej Lwowa.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 13 września br. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego, na którym dokonano rozdziału kontyngentów na następujące artykuły: banany z Jamajki, rodzynki z Cypru, orzechy ziemne z Indyj Holenderskich, pieprz, cynamon i ziele angielskie z Kolonij Angielskich, pieprz i cynamon z Indyj Holenderskich, materiały koszykarskie z kontyngentu ogólnego, śledzie świeże z Anglii i Belgii, śledzie solone ze Szwecji, jelita solone z Anglii, Czechosłowacji, Finlandii, Belgii i Kanady, tkaniny bawełniane, bieliznę stołową, sieczkę szklaną i biżuterię nieprawdziwą z Czechosłowacji.

OTWARCIE ARBITRAŻU BAWEŁNY W GDYNI.

Dnia 26 września br. nastąpi uroczyste otwarcie Arbitrażu Bawełny, którego siedziba mieści się w wielkim i nowoczesnym gmachu przy ul. Derdowskiego 7.

W akcie tym poza zainteresowanymi kołami kupiecko-przemysłowymi oraz osobistościami oficjalnymi weźmie również udział szereg przedstawicieli arbitraży i giełd bawełnianych z Europy, Ameryki i Afryki.

Otwarcie Arbitrażu Bawełny w Gdyni jest ukoronowaniem wysiłków w zakresie uniezależnienia się Polski w imporcie i skomplikowanej procedurze arbitrażowej tego artykułu od bawełnianych ośrodków importowych, jak Brema, Liverpool itd.

17-KROTNY WZROST OBROTÓW CHŁODNI GDYŃSKIEJ.

Rozwój chłodni, Składy Portowe i Chłodnia w Gdyni Sp. z o. o. osiągnął w ostatnich czasach maksymalne prawie granice. Ze sprawozdania Dyrektora Rostkowskiego, przedstawionego na zebraniu Rady Gospodarczej Spółki w Łodzi w dniu 22 VI rb. wynika, że obroty chłodni, wynoszące w r. 1930 ca 5.000 ton podwoiły się prawie już w następnym roku istnienia chłodni i stale w tym stosunku wzrastając, osiągnęły w r. 1937 liczbę 85.000 ton, czyli wzrosły 17-krotnie od czasu uruchomienia placówki.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIES. SIERPIEŃ 1938 R.

(według danych Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni).

Pomimo oczekiwanego ożywienia rynku frachtowego w miesiącu sprawozdawczym frachty w dalszym ciągu utrzymywały się na bardzo niskim poziomie, przy czym ogólnie odczuwano brak ładunków. Panuje jednak ogólne przekonanie, że w miesiącu wrześniu nastąpi ożywienie, a co za tym idzie frachty będą miały tendencję zwyżkową.

Drzewo.

Na rynku drzewnym specjalnie dał się odczuć brak ładunków. Z chwilą, gdy polscy eksporterzy zaczną zawierać kontrakty z zagranicznymi odbiorcami, należy się liczyć z pewną zwyżką frachtów, trudno jest jednak przewidzieć sytuację nawet w najbliższej przyszłości. W ciągu miesiąca sprawozdawczego zafrachtowano z Gdyni i Gdańska kilka ładunków tarcicy, oraz kopalniaków do portów angielskich poniżej stawek minimalnych.

Zboże.

Również brak było ożywienia, na rynku sprzedano w przeciągu miesiąca sprawozdawczego 10.000 ton do Antwerpii, przy czym większość wywieziono liniami regularnymi. Tonaż otrzymać można po sh. 3/— do sh. 3/3 gold. Ożywienie spodziewane jest w drugiej połowie września

Żaglowce.

Zafrachtowano 8 żaglowców na łączną ilość 1.600 ton mąki pastewnej i otrąb do portów południowej i zachodniej Szwecji po

Skr. 8,— do 9,—. Zboża w okresie sprawozdawczym nie frachtowano, jako stawkę orientacyjną należy przyjąć RM. 4,— do 4,50. Za ładunki drzewa do Danii płacono sh. 24/6. Również zafrachtowano kilka ładunków kainitu do portów południowej Szwecji po sh. 6/—.

Węgiel.

Na rynku węglowym również słabe ożywienie. Zafrachtowano następujące ładunki do:

Szwecji — statek ok. 2.700 ton Stockholm sh. 4/— za t.; statek ok. 2.700 ton Gefle sh. 4/— za t.; statek ok. 2.700 ton Göteborg sh. 4/10½ za t.; statek ok. 1.500 ton Malmö sh. 3/9 za t.;

Norwegia — statek ok. 2.000 ton Oslo sh. 4/— za t.

Finlandia — statek ok. 1.500 ton Helsingfors sh. 4/— za t. Ponadto zafrachtowano ok. 1.200 ton cukru Vaza sh. 5/6 za t.

Holandia — statek ok. 3.000 ton, Amsterdam sh. 4/6 za t.; statek ok. 4.000 ton Rotterdam sh. 4/— za t.

Francja — statek ok. 2.200 ton Rouen sh. 5/10½ za t.; statek ok. 2.200 t. Lorient sh. 6/4½ za t.; statek ok. 2.200 t. Bordeaux sh. 6/6 za t; statek ok. 1.800 ton Cherbourg sh. 5/7½ za t.; statek ok. 1.500 ton Marseille sh. 11/— za t.: statek ok. 1.800 ton Nice sh. 10/9 za t.; statek ok. 1.750 ton Cette sh. 10/6 za t.

Ponadto zafrachtowano ok. 5.000 ton Aleksandria sh. 9/— za t.; ok. 8.000 ton Aleksandria sh. 7/9 za t.

Belgia — statek ok. 3.000 ton — Gent sh. 3/9 za t.; statek ok. 3.000 ton Seebrügge sh. 3/9 za t.

Reasumując, ogólnie tendencja bardzo słaba ze spodziewanym ożywieniem w ciągu miesiąca września. Słyszy się jednak znów głosy pesymistyczne, zapowiadające pogorszenie się sytuacji.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w miesiącu sierpniu br. ogółem 139.825 t. towarów, wobec 145.228,5 t. przewiezionych w sierpniu ub. roku oraz 124.607 ton przewiezionych w sierpniu 1936 r. Zaznaczyć przy tym należy, że w roku bieżącym już uwzględnione zostały dane statystyczne dla dodatkowo frachtowanych statków linij meksykańskiej i południowo-amerykańskiej, oraz ruch na linii palestyńskiej, co zwiększyło tegoroczne dane sierpniowe okrągło o 4 tys. ton. Mamy więc zniżkę przewozów względem odpowiedniego miesiąca okrągło o 10 tys. ton i stoją one pośrodku między poziomem sierpnia 1936 i 1937 roku.

Głównej i prawie wyłącznej przyczyny spadku przewozów należy szukać w zmianie strukturalnej przewozów trampów Żeglugi Polskiej, które spadły względem zeszłorocznego sierpnia o całych 16.000 ton. przy równoczesnym wzroście wartości przewozów, ponieważ ładunek eksportowy — węgiel został zastąpiony przez importowy — tomasynę znacznie powolniej ladowaną i wyładowywaną, o czym jeszcze — niżej, przy omówieniu pracy trampów Żeglugi Polskiej.

Z ogólnych przewozów sierpniowych przypadło na ładunki eksportowe 77.659 ton (VIII 1937: 99.285,5 t.), na ładunki importowe 50.539 ton (VIII 1937: 44.209 t.), na tranzyt morski 445 t. i na przewozy między portami zagranicy 11.182 t. (VIII 1937 obie te pozycje razem: 1.734 t.) Również zmiany w udziale powyższych składników ruchu tłumaczą się kampanią importową tomasyny na statkach Żeglugi Polskiej, co doprowadziło do zwiększenia importu i zmniejszenia eksportu ogólnego, względem sierpnia ub. roku. Również pozycja przewozów między portami obcymi jest bardzo różna od zeszłorocznej, mianowicie niezwykle wysoka: tłumaczy się ona prawie wyłącznie znacznymi przewozami między portami zagranicy węgla obcego na statkach towarzystwa „Polskarob".

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem w sierpniu 74.898 t. ładunków (VIII 1937: 84.996 t.) w tym eksportowych 30.168 t. (53.717 t.), importowych 44.250 t. (39.545 t.), w tranzycie morskim 445 t. i w przewozach między portami obcymi 35 t. (VIII 1937: obie te pozycje razem — 1.734 t.) Charakterystyczne jest przesunięcie, i to bardzo znaczne, środka ciężkości przewozów Żeglugi Polskiej na import, o czym jeszcze niżej.

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 29.631 t. towarów (VIII 1937: 33.428 ton), w tym w eksporcie 17.039 ton (20.218 t.), w imporcie 12.112 t. (11.476 t.), w tranzycie morskim 445 t. (485 t.), między portami obcymi 35 t. (1.249 t.) Nie widzimy tu znacznych zmian strukturalnych, ale za to:

Trampy Żeglugi Polskiej, które przewiozły ogółem 45.267. wobec 61.568 t. przewiezionych w sierpniu ub. roku. miały w eksporcie 13.129 t. (VIII 1937: 33.499 t.) na 32.138 t. w imporcie (VIII 1937: 28.069 t.) Mamy tu przed sobą dwa obrazy jak najbardziej różniące się od siebie. Przyjrzyjmy się im bliżej: w sierpniu ubiegłego roku eksport składał się z węgla — 26.316 t., koksu — 2.600 t., kopalniaków — 4.583 t., w sierpniu b. roku — z 13.129 t. węgla. Import natomiast — w ubiegłym roku rudy 14.069 t. i tomasyny 14.000 t., w tym roku tomasyny 21.527 t., rudy 10.455 t.. drobnicy 156 t. Dodać należy, że w przeciwieństwie do ub. roku trampy „Wisła" i „Katowice" zostały zaangażowane w ruchu liniowym Śródziemnego Morza i Bliskiego Wschodu. wobec czego tabor trampów się zmniejszył. Przy ocenie nasilenia przewozów należy brać pod uwagę odległość przewozów („tonokilometry" kolejnictwa), oraz rodzaj ładunków ze względu na zwyczajową szybkość ich ładowania i wyładowania. wartość ładunku i frachtu.

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polbryt) przewiozło w sierpniu 8.011 t. towarów (VIII 1937: 8.639 t.), w tym było ładunków eksportowych 4.849 t., importowych 3.162 t. Na linie angielskie — do Londynu i Hull, przypadło 7.715 ton. w tym w wywozie 4.793 t. (VIII 1937: 6,550 t.), w przywozie natomiast 2.922 t. (2.040 t.) I tu widzimy przesunięcie się na korzyść importu. Do Hull wyeksportowano 2.511 t., w tym z Gdyni 2.088 t., z Gdańska 413 t. Do Londynu wywieziono 2.282 t., w tym z Gdyni 2.116 t., z Gdańska 166 t. Import z Hull wyniósł 1.684 t., w tym przez Gdynię 1.627 t., przez Gdańsk 57 t. Import z Londynu dał 1.238 t., w tym przez Gdynię 1.121 t., przez Gdańsk 117 t. Na linii Gdynia—Havre przewieziono 296 t. towarów (49 t.), w tym w eksporcie 56 t. (17 t.) i w imporcie 240 t. (32 t.) oraz przewieziono 512 emigrantów i pasażerów.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe na swych czterech liniach przewiozły ogółem 8.786 t. ładunków i 3.448 pasażerów (VIII 1937 bez linii palestyńskiej i frachtowanych statków: 4.917 t. towarów i 2.267 pasażerów), w tym było na wyjściu 1.987 pasażerów i 5.659 t. towarów (VIII 1937: 1.639 pas. i 2.325 t. towarów, na wejściu 1.212 pas. i 3.127 t. towarów, (608 pas. i 2.592 t. towarów), oraz między portami zagranicy 249 pasażerów (w ubiegłym roku nie notowaliśmy). Jak widać, w przeciwieństwie do innych linij tu wzmaga się znacznie eksport, chociaż na linii północno-amerykańskiej jest przeciwnie. — wzrasta bardzo znacznie import, ogólnie jednak daje się zauważyć duża przewaga towarowego ruchu wyjściowego.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono ogółem 2.147 pasażerów i 4.417 t. towarów (VIII 1937: 1.251 pas. i 3.055 t. towarów, w tym na wyjściu 1.394 pas. i 1.290 t. towarów (821 pas. i 1.525 t. towarów), na wejściu 504 pas. i 3.127 t. towarów (430 pas. i 1.530 t. tow.). oraz w przewozach między Ameryką i Kopenhagą 249 pasażerów (VIII 1937: nie notowane).

Na linii meksykańskiej, której statki po drodze w tamtą stronę zawijają również do Nowego Yorku był jeden odjazd z 936 t. ładunku.

Na linii południowo - amerykańskiej nie było ruchu pasażerskich okrętów, natomiast odszedł z Gdyni statek zafrachtowany, towarowy, wobec czego porównanie z sierpniem ub. roku wypadło tak: sierpień br.: tylko eksport 2.157 t. towarów, sierpień 1937 r.: przewieziono 1.016 pas. i 1.862 t. towarów na statkach pasażerskich.

Na linii palestyńskiej przewieziono 1.301 pasażerów i 1.276 t. towarów, i co bardzo charakterystyczne, wszystkie te towary były eksportowymi; importu nie było. Przeciwnie, ruch pasażerski przeważał wejściowy do Konstancy: 593 pas. na wyjściu wobec 708 pas. na wejściu.

Statki Polsko Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły 48.130 t. węgla i koksu (VIII 1937: 36.676,5 ton), w tym było węgla eksportowego 36.983 t. zagranicznego, w przewozach między portami obcymi — 11.147 t. Koks stanowił jeden ładunek całookrętowy do Gefle. Węgiel i koks eksportowy wywieziono do: Szwecji 30.191,5 t., do Norwegii 5.753 t., do Danii 8.120,5 t. i do Holandii 4.065 ton.

Odwiedzono z węglem polskim porty: Vesteras 3-krotnie, Göteborg 3-krotnie, Gefle 2-krotnie, w tym raz z koksem, Limhamn, Norrköping, Slemmestad. Stavanger, Amsterdam, oraz z węglem angielskim Karlskronę. Tuborg i Kopenhagę.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. SIERPNIU 1938 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *sierpniu* br. osiągnęły *732.730,3 ton*, wobec poprzednich rekordowych 861.518.6 ton w miesiącu lipcu br.. a 759.671,8 t. w miesiącu sierpniu 1937 r. oraz 659.764.1 ton w miesiącu sierpniu 1936 roku.

W roku bieżącym w dotychczasowych miesięcznych obrotach portu miesiąc sprawozdawczy jest jednym z najmniejszych. Po rekordowych wynikach miesiąca ubiegłego, sierpień br. przynosi poważny spadek. W dotychczasowej przeszło 14-letniej pracy portu druga połowa każdego roku, a zwłaszcza miesiące jesienne, wykazywały zawsze wzmożenie pracy przeładunkowej portu. związanej ściśle z ożywieniem sezonowym wielu dziedzin życia gospodarczego kraju. Najbliższe miesiące powinny utrzymać dotychczasową strukturę tych obrotów. W przeciwnym razie oznaczałoby to nie stabilizację, a zmniejszanie się dotychczasowego stanu posiadania obrotów towarowych portu.

Obroty mies. sprawozdawczego (732.730.3 t.) są o 14.9% mniejsze od poprzednich rekordowych w miesiącu lipcu br. (861.518.6 t.), wykazują również 3,5%-owy spadek w porównaniu z miesiącem sierpniem 1937 r. (759.671.8 ton), oraz 11.1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca sierpnia 1936 roku (659.764,1 t.)

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (732.730,3 t.), złożył się przywóz zamorski — 116.702,8 ton oraz wywóz zamorski — 616.027,5 ton.

Dotychczasowe wyniki ogólnych obrotów zamorskich tj. przywóz zamorski łącznie z wywozem zamorskim w okresie pierwszych ośmiu miesięcy (styczeń—sierpień) br. (5.977.201,2 t.) wykazują nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z obrotami zamorskimi w analogicznym okresie czasu roku ubiegłego (5.884.058.8 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wynosi 93.142,4 ton. Jest ona przeszło dziesięć razy mniejsza, aniżeli nadwyżka w tym samym okresie czasu 1937 roku w stosunku do

1936 r. (987.250,6 ton). Obroty zamorskie w okresie: styczeń-sierpień 1937 r. (5.884.058,8 ton) wykazują poważny 20,2%-owy wzrost w porównaniu z obrotami w tym samym okresie czasu 1936 roku (4.896.808,6 ton).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (116.702,8 ton) wykazuje 13,9% spadek w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. (135.699,4 ton), 14,6%-owy spadek w stosunku do przywozu zam. w mies. sierpniu 1937 roku (136.633,8 ton) oraz 0,07%-owy nieznaczny wzrost w porównaniu z przywozem zam. miesiąca sierpnia 1936 r. (116.617,1 ton).

Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje surowców hutniczych (w nawiasie dane za miesiąc lipiec br.): rud różnych i wypałków pirytowych — 16.611 t. (29.540 t.) oraz złomu żelaznego — 22.492 t. (26.838 t.) Poza surowcami hutniczymi zmniejszył się przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br.: nasion oleistych — 1.506 t. (2.399 t.), ryżu surowego — 92 t. (8.204 t.), owoców świeżych — 1.182 t. (1.731 t.), orzechów i migdałów — 51 t. (67 t.), kakao — 399 t. (732 t.), roślin i materiałów roślinnych — 8 t. (197 t.), śledzi solonych — 4.310 t. (5.301 t.). smoły i smarów — 2 t. (13 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 579 t. (700 t.), tłuszczu zwierzęcego surowego—858 t. (1.220 t.), farb — 32 t. (167 t.), fosforytów — 4.740 t. (11.673 t.), wełny — 1.861 t. (2.905 t.), bawełny — 7.651 t. (10.184 t.), przędzy bawełnianej — 126 t. (197 t.), wyrobów gumowych — 53 t. (83 t.), celulozy — 701 t. (766 t.), żelaza surowego — 282 t. (461 t.), cyny — 243 t. (421 t.), cynku — 1.117 t. (1.622 t.), maszyny, aparaty i części — 560 t. (641 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 68 t. (153 t.).

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu nasion oleistych, ryżu surowego, fosforytów i bawełny. Wzrasta natomiast w miesiącu sprawozdawczym przywóz (w nawiasie dane za m. lipiec br.): herbaty—120 t. (114 t.), żywicy — 684 t. (614 t.), śledzi świeżych — 202 t. (68 t.), pirytów — 2.564 t. (brak), olejów — 527 t. (447 t.), asfaltu — 618 t. (5 t.), tranu — 409 t. (329 t.), napoi alkoholowych — 109 t. (101 t.), tytoniu — 540 t. (104 t.), siarki — 965 t. (133 t.), przetworów chemicznych — 175 t. (149 t.), garbników — 2.310 t. (1.018 t.), żużli Thomasa — 21.527 t. (11.124 t.), skór — 3.972 t. (2.775 t.), odpadków wełny — 116 t. (86 t.), odpadków bawełny—256 t. (242 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 49 t. (39 t.), juty — 896 t. (780 t.), szmat — 1.610 t. (1.296 t.), kauczuku — 924 t. (702 t.), papieru i makulatury — 2.233 t. (1.744 t.), papy i tektury — 42 t. (18 t.), metali różnych — 893 t. (517 t.), miedzi — 4.436 t. (2.878 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 274 t. (171 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 647 t. (12 t.)

W szeregu powyższych pozycyj należałoby podkreślić poważny wzrost przywozu pirytów, asfaltu, tytoniu, garbników i żużli Thomasa.

Najdobitniej jednakże ilustruje spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym porównanie z tym samym miesiącem sierpniem ubiegłego 1937 roku.

Przywóz zamorski w miesiącu sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem lipcem br. kształtował się następująco:

IMPORT (tony)

	Sierpień 1938 r.	Lipiec 1938 r.	Sierpień 1937 r.
Nasiona różne	5	5	4
nasiona oleiste	1.506	2.399	2.241
ryż surowy	92	8.204	7.683
owoce świeże	1.182	1.731	851
owoce suszone	177	187	596
konserwy owocowe	8	10	27
orzechy i migdały	51	67	23
kawa	391	399	350
herbata	120	114	111
kakao	399	732	120
korzenie	75	75	86
rośliny i materiały rośl.	8	197	213
żywica	684	614	851
śledzie świeże	202	68	146
śledzie solone	4.310	5.301	4.818
rudy różne i wyp. piryt.	16.611	29.540	14.111
piryty	2.564	—	—
oleje	527	447	243
smoła i smary	2	13	29
asfalt	618	5	724
tłuszcze i oleje rośl.	579	700	232
tłuszcze zwierz. sur.	858	1.220	913
tran	409	329	316
napoje alkohol. i in.	109	101	74
tytoń	540	104	777
siarka	965	133	878
przetwory chemiczne	175	149	380
farby	32	167	154
garbniki	2.310	1.018	588
fosforyty	4.740	11.673	4.221
żużle Thomasa	21.527	11.124	—
skóry	3.972	2.775	2.259
wełna	1.861	2.905	633
odpadki wełny	116	86	65
przędza wełniana	6	14	15
bawełna	7.651	10.184	4.214
odpadki bawełny	256	242	191
przędza bawełniana	126	197	168
len, konopie, sisal i in.	49	39	81
juta	896	780	1.064
szmaty	1.610	1.296	1.343
kauczuk	924	702	540
wyroby gumowe	53	83	80
papier i makulatura	2.233	7.744	1.507
papa i tektura	42	18	24
celuloza	701	766	1.234
żelazo surowe	282	461	520

metale różne	893	517	158
złom żelazny	22.492	26.838	63.279
miedź	4.436	2.878	1.612
cyna	243	421	142
cynk	1.117	1.622	—
wyroby żelazne i met.	274	171	407
masz., aparaty i części	360	641	498
części wagon. i lokom.	68	153	253
samochody, motocykle i części	647	12	475
różne	3.419	3.328	2.912
Razem	116.703	135.699	136.634

W okresie pierwszych ośmiu miesięcy (styczeń — sierpień) br. zmniejszenie się przywozu zam. utrzymuje się nadal przede wszystkim dzięki najpoważniejszym pozycjom towarów masowych: ok. 30%-owy spadek złomu żelaznego — 320.888 t. (467.414 t.) oraz ok. 2%-owy rud różnych i wypałków pirytowych 115.220 t. (116.694 t.)

Poza tymi towarami masowymi zmniejsza się przywóz: nasion oleistych, ryżu surowego, owoców świeżych ,orzechów i migdałów, kakao, tłuszczu zwierzęcego surowego, siarki, farby, garbników, odpadków wełny, przędzy wełnianej, przędzy bawełnianej, szmat, papieru i makulatury, celulozy, żelaza surowego, oraz części wagonów i lokomotyw.

Zwiększa się natomiast w okresie: styczeń — sierpień br. przywóz: nasion różnych, owoców suszonych, kawy, korzeni, roślin i materiałów roślinnych, żywicy, śledzi świeżych, olejów, smoły i smarów, tłuszczu i olejów roślinnych, napoi alkoholowych, tytoniu, fosforytów, żużli Thomasa, skóry, wełny, odpadków, wełny, bawełny, kauczuku, papy i tektury, metali różnych, miedzi, cyny, cynku, wyrobów żelaznych i metalowych, maszyn, aparatów i części, oraz samochodów, motocykli i części.

Poza surowcami dla fabryk nawozów sztucznych zwraca tu uwagę liczny szereg cennych metali, ich wyrobów, surowców włókienniczych oraz niektórych płodów roślinnych i zwierzęcych.

Dotychczasowe wyniki przywozu zamorskiego w okresie pierwszych ośmiu (styczeń— sierpień) miesięcy br. — 1.026.518,6 ton, wykazują 11%-owy spadek w porównaniu z przywozem zam. w tym samym okresie czasu 1937 roku (1.153.446,— ton). O wysokości tego spadku (126.927 t. w liczbach absolutnych) najlepiej ilustruje porównanie z poważnym 48,7% wzrostem przywozu zam. w 1937 (styczeń — sierpień) roku — 1.153.446 ton z tym samym okresem czasu 1936 roku (775.450,— ton). W liczbach absolutnych wzrost ten wyniósł 357 996 ton wobec 126.927 ton spadku w 1938 r.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym *(616.027,5 ton)* wykazuje 15,2%-owy spadek w porównaniu z rekordowym wywozem miesiąca lipca br. (725.819,2 t.), 1,1%-owy spadek w stosunku do miesiąca sierpnia 1937 r. (623.038,— ton) oraz 13,4%-owy wzrost w porównaniu do mies. sierpnia 1936 r. (543.147 t.)

Podobnie, jak przywóz, również i wywóz zamorski utrzymuje się na nader niskim poziomie.

Poważny spadek wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. spowodowały przede wszystkim, jak w wielu podobnych wypadkach pozycje grupy mineralnej (w nawiasie dane za m. lipiec br.): węgiel kamienny — 443.140 t. (497.098 t.), węgiel bunkrowy — 90.876 ton (102.191 t.), oraz koks — 5.943 t. (14.610 t.)

Poza grupą mineralną zmniejszył się również w stopniu bardzo poważnym wywóz bali, słupów i kopalniaków — 16.138 t. (23.104 t.) oraz drzewa tartego — 8.849 t. (31.572 t.)

Poza tymi dwoma najpoważniejszymi pozycjami towarów masowych zmniejsza się wywóz: ryżu wyłuszczonego — 13 t. (661 t.), słodu — 222 t. (592 t.), owoców świeżych — 44 t. (90 t.), bekonów — 1.527 t. (1.828 t.), jaj — 2.497 t. (3.213 t.), masła — 682 t. (2.144 t.), cementu — 2.210 t. (5.842 t.), soli kuchennej i przemysłowej — 326 t. (453 t.) smoły i paku smołowego — 5 t. (41 t.), olejów i parafiny — brak (15 t.), tłuszczu zwierzęcego — 3 t. (6 t.), przetworów mięsnych — 1.583 t. (2.656 t.) oraz makuchów — 1.325 t. (1.338 t.)

Są to może najbardziej cenne produkty hodowlane, których spadek zmniejsza bardzo poważnie wartość ogólnego wywozu zamorskiego. Poza tą grupą hodowlaną zmniejsza się również wywóz: przetworów chemicznych — 102 t. (203 t.), karbidu — 40 t. (132 t.) oraz farb — brak (10 t.)

Poza grupą chemiczną spadek wykazuje pozycja skór — 218 t. (561 t.)

Z grupy drzewa poza wspomnianymi już zmniejsza się wywóz: dykt i fornierów — 1.072 t. (1.489 t.) oraz mebli giętych — 358 t. — (379 ton).

Spadek wykazuje również wywóz papieru 246 t. (431 t.) oraz celulozy 138 t. (182 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich zmniejsza się wywóz: żelaza surowego — 539 t. (1.521 ton), żelaza handlowego — 6.205 t. (10.697 t.), blachy żelaznej i stalowej — 300 t. (703 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 1.883 t. (2.492 t.), naczyń emaliowanych — 101 t. (127 t.), cynku — 695 t. (1.044 t.), oraz blachy cynkowej — 193 t. (368 t.) Jest to niemal cała grupa metali i wyrobów z nich.

Do pozycyj wywozu, wykazujących wzrost w miesiącu sierpniu br. w porównaniu z ub. miesiącem lipcem br. (w nawiasie dane za m. lipiec 1938 r.) należą przede wszystkim produkty roślinne (w nawiasie dane za miesiąc lipiec br.): zboże — 2.150 t. (1.987 t.), strączkowe — 143 t. (66 t.), nasiona i rośliny — 200 t. (54 t.), mąka — 5 t. (2 t.), mąka — 900 t. (341 t.), warzywa — 30 t. (brak) oraz konserwy owocowe — 7 t. (2 t.)

Z grupy produktów hodowlanych zwiększa się wywóz: szynek i innych peklowanych — 92 t. (83 t.), oraz drobiu i ptactwa bitego — 13 t. (brak).

Spośród produktów chemicznych dobre rezultaty daje wywóz: salmiaku — 101 t. (22 t.), bieli cynkowej — 776 t. (700 t.), mączki kostnej — 621 t. (250 t.), soli potasowej — 1.903 t. (brak) oraz saletry — 23 t. (2 t.)

Zwiększa się również aczkolwiek w niewielkim stopniu wywóz tkanin — 439 t. (412 t.)

Z grupy drzewa i jego wyrobów wzmaga się wywóz: wyrobów z drzewa — 1.943 t. (796 t.) oraz wyrobów koszykarskich — 115 t. (86 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich wykazują wzrost wywozu jedynie trzy pozycje: metali różnych — 201 t. (brak), wyrobów żelaznych i metalowych — 914 t. (548 t.), oraz szyn kolejowych — 4.215 t. (brak).

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sierpniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem lipcem br., poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Sierpień 1938 r.	Lipiec 1938 r.	Sierpień 1937 r.
Zboże	2.150	1.987	—
strączkowe	143	66	—
nasiona i rośliny	200	54	112
mąka	5	2	—
mąka pastewna	900	341	—
ryż wyłuszczony	13	661	153
mąka ryżowa	—	—	1.226
słód	222	592	810
ziemniaki	—	—	4
warzywa	30	—	14
owoce świeże	44	90	20
konserwy owocowe	7	2	2
szynki i in. peklowane	92	83	383
bekony	1.527	1.828	1.553
drób i ptactwo bite	13	—	24
jaja	2.497	3.213	2.458
masło	682	2.144	612
cement	2.210	5.842	586
sól kuch. i przemysł.	326	453	392
węgiel kamienny	443.140	497.008	477.031
węgiel bunkrowy	90.876	102.191	52.137
koks	5.943	14.618	23.790
smoła i pak smołowy	5	41	26
oleje i parafina	—	15	6
tłuszcze zwierzęce	3	6	—
konserwy warzyw	13	5	389
przetwory mięsne	1.583	2.656	1.335
cukier	9.689	7.586	4.844
napoje alkoholowe	29	21	15
makuchy	1.325	1.338	—
wytłoki buraczane	202	76	276
przetwory chemiczne	102	203	63
siarczan amonu	—	—	2.041
salmiak	101	22	50
karbid	40	132	40
farby	—	10	6
biel cynkowa	776	700	424
mączka kostna	621	250	413
sól potasowa	1.903	—	155
saletra	23	2	15
skóry	218	361	180
tkaniny	439	412	658
bawełna i tkaniny	152	150	121
bale i słupy	16.138	23.104	7.303
drzewo tarte	8.849	31.572	13.771
wyroby z drzewa	1.943	796	821
klepki	—	—	76
dykty i forniery	1.072	1.489	1.234
meble gięte	358	379	479
wyroby koszykarskie	115	86	58
papier	246	431	198
papa i tektura	102	103	443
celuloza	138	182	204
żelazo surowe	339	1.321	255
żelazo handlowe	6.205	10.697	7.967
blacha żelazna i stal.	300	703	1.120.
metale różne	201	—	26
wyroby żelazne i met.	914	548	1.894
szyny kolejowe	4.215	—	4.040
rury żeliwne i żel.	1.883	2.492	2.640
naczynia emaliowane	101	127	254
cynk	695	1.044	1.926
blacha cynkowa	193	368	283
różne	3.577	4.726	3.678
Razem	616.028	725.819	623.038

Wywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu (styczeń — sierpień) miesięcy br. — 4.950.682.6 ton wykazuje nieznaczny 4,6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z wywozem zam. w tym samym okresie czasu ub. 1937 roku (4.730.612.8 ton). Podobnie, jak i przywozu zmniejsza się również bardzo poważnie tempo wzrostu wywozu. Najlepiej ilustruje ten fakt porównanie z 14.8% wzrostem wywozu zam. w tym samym okresie czasu 1937 r. (4.730.612.8 ton) w stosunku do 1936 roku (4.121.358.6 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka wywozu zam. w sprawozdawczym (styczeń — sierpień) okresie czasu 1938 roku nad rokiem 1937 wyniosła 220.069.8 ton. — Ta sama nadwyżka w analogicznym okresie czasu 1937 roku nad 1936 rokiem wyniosła prawie że trzy razy więcej — 609.254.2 ton.

Ten nader słaby wzrost wywozu zam. w okresie: styczeń—sierpień br. spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych: węgla bunkrowego — 642.083 t. (382.588 t.), bali, słupów i kopalniaków — 104.158 t. (18.036 t.), oraz drzewa tartego — 147.867 t. (99.635 t.)

Poza wyżej wymienionymi towarami masowymi rok bieżący przynosi tak bardzo pożądany w porcie gdyńskim poważny wzrost eksportu zboża — 18.542 t. (47 t.)

Z innych produktów rolniczych i hodowlanych dobrze się rozwija eksport: nasion i roślin, mąki pastewnej, ryżu wyłuszczonego, warzyw, jaj, masła, przetworów mięsnych, cukru, napoi alkoholowych, makuchów oraz wytłoków buraczanych.

W grupie produktów chemicznych zwraca uwagę poważny wzrost wywozu przetworów chemicznych oraz bieli cynkowej. Z grupy drzewa, poza wyżej zacytowanymi masowymi, wzmaga się wywóz różnych wyrobów z drzewa. Spośród produktów żelaznych i metalurgicznych rok bieżący wykazuje jedynie wzrost wywozu blachy żelaznej i stalowej.

Rok bieżący przynosi natomiast pewne zmniejszenie wywozu jednej z najpoważniejszych pozycyj masowych t. j. węglowi kamiennemu (3.558.255 t. wobec 3.599.199 t. w 1937 r.) Zmniejsza się również wywóz koksu i to w stopniu bardzo poważnym — 65.681 t. (172.327 t.) Niemal cała grupa żelaza i jego wytworów wykazuje w roku bieżącym bardzo poważne załamanie się wywozu. Z produktów hodowlanych zmniejsza się wywóz przede wszystkim: bekonów, drobiu i ptactwa bitego, oraz tłuszczów zwierzęcych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 560 (616) statków o pojemności 580.550 n. r. t. (629.165 n. r. t.), wyszło zaś 563 (616). statki o pojemności 590.957 n. r. t. (634.226 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Anglia — 4. Włochy — 5, Dania — 6, Norwegia — 7, Niemcy — 8, Stany Zjednoczone Am. P. — 9. Estonia — 10, Łotwa — 11, Holandia — 12, Rumunia — 13, Francja — 14. Grecja — 15. Portugalia — 16, Litwa — 17, Jugosławia — 18. Węgry — 19, Panama — 20, W. M. Gdańsk — 21. oraz Islandia — 22.

Bandera Polska przesuwa się z 1 miejsca, zajmowanego w m. lipcu na 2 miejsce. Pierwsze miejsce bandery polskiej zajmuje z powrotem bandera szwedzka. Przesuwają się również: Finlandia z 4 miejsca (w m. lipcu) na 3 miejsce w m. sierpniu, Anglia z 3 na 4, Włochy z 7 na 5, Dania z 5 na 6, Norwegia z 6 na 7. Niemcy bez zmian zajmują 8 miejsce, Stany Zjednoczone Am. P. z 11 na 9 miejsce, Estonia z 12 na 10. Łotwa z 10 na 11, Holandia z 13 na 12, i t. d. Przy czym zjawia się szereg bander spotykanych w porcie gdyńskim od wypadku do wypadku. Są to bandery: Węgier, Rumunii, Islandii, Portugalii i Jugosławii. Ogółem reprezentowane były bandery 22 (18) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. sierpniu br. wyniósł 1.036.3 n. r. t. (1.021.4 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 49 (67). Średni postój statków w porcie w m. sierpniu br. wyniósł 62.1 godz. (65.2 godz.)

Ruch statków w miesiącu sierpniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	77	76.367	75	83.583
W. M. Gdańsk	3	817	4	1.309
Anglia	23	60.347	23	60.485
Dania	74	51.683	71	47.640
Estonia	34	23.130	33	21.433
Finlandia	61	72.678	59	68.844
Francja	1	6.136	1	6.138
Grecja	2	2.377	3	3.280
Holandia	16	8.089	17	9.608
Islandia	1	435	1	435
Jugosławia	1	2.728	1	2.728
Litwa	4	2.700	5	3.639
Łotwa	16	17.003	17	17.394
Niemcy	44	31.059	46	32.081
Norwegia	42	34.873	46	41.438
Panama	2	1.369	2	1.367
Portugalia	1	3.805	1	3.805
Rumunia	4	9.875	3	7.202
Stany Zjed. A. P.	10	31.312	10	31.312
Szwecja	125	88.202	128	90.042
Węgry	—	—	1	2.737
Włochy	19	55.365	16	52.457
Razem	560	580.550	563	590.957

Ruch pasażerów w związku z kończeniem się sezonu wykazuje spadek. Przyjechało bowiem 1.887 (4.297) pasażerów, w tym: z Anglii — 291 (278), Argentyny — 66 (141), Belgii — 32 (26), Brazylii — 76 (97), Danii — 230 (247), Estonii — 14, Finlandii — 114 (39), Francji — 30 (27), Holandii — 25 (19), Litwy — 1. Łotwy — 3 (1), Niemiec — 12 (12). Norwegii — 14 (2), Senegalu — 3 (1), Stanów Zjedn. Am. P. — 216 (1.135), Szwecji — 80 (56), Włoch — 5, via W. M. Gdańsk — 27 (34), oraz wycieczki morskie G. A. L. — 648 (2.182).

Wyjechało zaś 3.070 (5.229) pasażerów, w tym: do Anglii — 474 (372), Argentyny — 276 (633), Belgii — 14 (3), Danii — 215 (244), Finlandii — 13 (12), Francji — 507 (699). Holandii — 8 (2), Kanady — 55 (54), Łotwy — 1 (5), Niemiec — 10 (6), Norwegii — 12 (6). Stanów Zjedn. Am. P. — 722 (909), Szwecji 92 (17). Włoch — 3, via W. M. Gdańsk — 20 (25), oraz wycieczki morskie G. A. L. — 648 (2.182) pasażerów.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

DYSTRYBUCJA TOWARÓW NA POMORZU W ŚWIETLE BADAŃ OGÓLNOPOLSKICH.

W ostatnich czasach samorząd gospodarczy, a w szczególności Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni poświęca dużo uwagi pracom nad zagadnieniem dystrybucji towarów oraz warunków organizacji aparatu handlowego poszczególnymi artykułami, przeprowadzając

prace badawcze w tym zakresie. Badania te mają duże znaczenie gospodarcze również pod względem wzmożenia obronności Państwa. — Przeprowadzanie badań odnośnie do poszczególnych artykułów dokonywane jest przez każdą Izbę Przemysłowo-Handlową na terenie swego okręgu, następnie komasacja zebranych przez Izby materiałów powierzana jest tym Izbom, dla terenu których dany artykuł ma największe znaczenie. Dotąd zakończono badanie dystrybucji węgla i żelaza. Obecnie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zbiera materiały ilustrujące zaopatrzenie rynku pomorskiego w artykuły włókiennicze, kwestię organizacji aparatu sprzedaży i jego niedomagań. Ponieważ prace te przybierają coraz szersze rozmiary, sfery zainteresowane wysunęły projekt utworzenia w Warszawie przy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych specjalnego biura dla badań dystrybucji towarów na rynku wewnętrznym. Zadaniem tego biura byłoby:

a) badanie rynku (tj. jego pojemności, możliwości ujednolicenia zapotrzebowania, tendencje rozwojowe), siła potencjonalna rynku (wahania sezonowe),
b) badanie struktury poszczególnych gałęzi handlu (ogniwa, formy, koszty, geografia handlu itd.),
c) badanie ogólnych warunków rozwoju handlu w Polsce (prace charakteru ogólnego, polegające na studiowaniu czynników natury społecznej, prawnej i ekonomicznej, których układ i zmiany wpływają na linię rozwoju lub zaniku handlu.

Spodziewać się należy, iż prace te przyczynią się do usunięcia wielu niedomagań w naszym aparacie dystrybucyjnym, a przez to samo do unormalizowania i unowocześnienia warunków obrotu towarami na rynku wewnętrznym.

WYSTAWA P. N. „WIELKIE POMORZE".

Z oficjalnych kół miejskich m. Bydgoszczy wyszła inicjatywa zorganizowania wystawy, która dałaby przegląd dorobku kulturalno-gospodarczego Wielkiego Pomorza. Wystawa ma się odbyć w roku 1940 w Bydgoszczy i objąć swym zakresem:

1) kulturę i sztukę; 2) przemysł i rzemiosło; 3) rolnictwo; 4) handel i finanse oraz 5) polskie porty morskie i rzeczne.

Przewidywane koszty urządzenia wystawy mają wynieść około półtora miliona złotych.

Obecnie władze miejskie m. Bydgoszczy starają się u czynników nadzorczych o zatwierdzenie planu inicjowanej wystawy.

Rzucona koncepcja wzbudziła już dziś duże zainteresowanie nie tylko w świecie gospodarczym, ale także w szerokich rzeszach społeczeństwa, które żywo śledzi dorobek i wysiłki w dziedzinie rozwoju gospodarstwa Wielkiego Pomorza.

Wystawę dorobku gospodarczego Wielkiego Pomorza należy traktować odmiennie od wszelkich tego rodzaju imprez. Wystawa ta musi być przeglądem wartości gospodarczych Pomorza, bilansem naszych wysiłków na morskich szlakach, oraz tych wszystkich zagadnień, które organicznie lub strukturalnie związane są z życiem przymorskiego zaplecza.

Dużą rolę w wystawie tej musi odegrać Gdynia we wszystkich fazach swego rozwoju. Wystawa musi dać obraz naszych wysiłków i zdobyczy, otworzyć nowe perspektywy dla życia gospodarczego. Nie możemy jednak przy tej wystawie zapominać, że Wielkie Pomorze to nie tylko Gdynia i jej nowoczesne urządzenia, ale także rozległy obszar liczący ponad 27.000 km², z ludnością ponad 2 miliony, z szeregiem miast, poważnych ośrodków handlowych i przemysłowych.

Wielkie Pomorze to nie tylko nasza flota, eksport i import, ale także polski handel o dużych tradycjach, osiadły w zapleczu, duże domy towarowe, których ilość coraz bardziej wzrasta w Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu, czy Tczewie. Wystawa winna zbilansować i dać przegląd tych wszystkich wartości gospodarczych Pomorza.

Obok znaczenia gospodarczego, wystawa będzie miała także charakter propagandowy, co należy podkreślić z naciskiem. Dlatego też nurtujące prądy rozwoju turystyki na Pomorzu muszą tam również znaleźć swój wyraz. I niewątpliwie od sposobu przedstawienia na wystawie przed całą Polską uroku pomorskich jezior, zależeć będzie tu przyszły rozwój turystyki, zwłaszcza w Szwajcarii Kaszubskiej.

Z drugiej strony Wystawa Wielkiego Pomorza winna być wielkim dokumentem, że ziemie te wraz z całym swoim dorobkiem kulturalno-gospodarczym, folklorem i etnografią są na wskroś polskie. — Wystawa winna więc zgromadzić i udostępnić wszystkim, dowody stwierdzające, że Wielkie Pomorze całą swą wiekową przeszłością i przyszłością jest związane z Polską. Z im większą siłą wystawa to zadokumentuje, tym większa będzie jej wartość, tym większe znaczenie.

SYTUACJA W EKSPORCIE GĘSI Z POMORZA.

Pomimo bardzo znacznego nasilenia produkcji gęsi w woj. pomorskim, okręg ten w ubiegłych latach był przy podziale kontyngentów eksportowych gęsi do Niemiec prawie całkowicie pomijany, co w skutkach ujemnie wpłynęło na produkcję pomorską i przyczyniło się do jej poważnego obniżenia.

Zmiana na lepsze nastąpiła dopiero w roku 1936, gdy dzięki usilnym staraniom Pomorskiej Izby Rolniczej przyznany został dla Pomorza nieznaczny kontyngent eksportowy do Niemiec w wysokości 35.000 sztuk. Kontyngent ten niestety zbyt późno został otwarty i z tego powodu nie mógł być w zupełności wykorzystany.

W roku 1937 oprócz dotychczasowych eksporterów z Pomorza dopuszczono do eksportu gęsi do Niemiec dwie dalsze firmy pomorskie, a mianowicie: Spółdzielnię Producentów Trzody Chlewnej i Bydła w Tczewie oraz „Pomorski Dom Eksportowy“ w Chojnicach.

Kontyngent eksportowy gęsi do Niemiec został ustalony na 166.000 sztuk. Na rok 1938 na skutek zabiegów i przy pomocy Pomorskiej Izby Rolniczej i Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, poczyniono ostatnio dalsze starania o rozszerzenie grona eksporterów pomorskich. Starania te dały wynik dodatni i pomimo, że z początkiem bież. roku zlikwidowała się pewna firma eksportowa w Chojnicach, dopuszczone zostały w b. roku do eksportu do Niemiec dalsze firmy pomorskie, tak że na bieżący rok otrzymało kontyngent eksportowy gęsi do Niemiec — 5 firm pomorskich. Rada Handlu Zagranicznego w Warszawie, na posiedzeniu w dniu 29 lipca br. dokonała na wniosek Związku Eksporterów Drobiu, przydziału kontyngentów kupcom pomorskim za miesiąc sierpień i wrzesień, na sierpień kontyngent wyniósł 4.500 sztuk, na wrzesień 27.500 sztuk. Dalsze przydziały nastąpią w miesiącach październiku i listopadzie.

Nie ulega wątpliwości, że dokonany już przydział kontyngentu w ilości 68.500 sztuk gęsi dla firm pomorskich w myśl uchwały powziętej przez Radę Handlu Zagranicznego zostanie respektowany i że bez wysłuchania opinii przedstawicieli pomorskiego samorządu gospodarczego nie zostanie zmniejszony.

EKSPORTOWA SPÓŁDZIELNIA RZEMIEŚLNICZA POWSTAŁA W GRUDZIĄDZU.

W Grudziądzu powstała Rzemieślnicza Spółdzielnia Eksportowa „Tradex“, spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami.

Zadaniem wymienionej placówki handlowo-rzemieślniczej jest z jednej strony udzielanie pomocy technicznej, handlowej i finansowej przedsiębiorstwom poszczególnych gałęzi rzemiosła, zwłaszcza w zakresie uzyskania eksportowych kredytów produkcyjnych, z drugiej pośredniczenie wzgl. przeprowadzanie eksportu artykułów rodzimej wytwórczości rzemieślniczej.

Do zarządu Spółdzielni weszli jej organizatorzy pp.: Stanisław Michałowski, poseł na Sejm i wiceprezydent miasta Grudziądza oraz Józef Kwaśniewski, przemysłowiec-eksporter, poza tym Antoni Kruszelnicki i Kazimierz Lewandowski.

Rzemieślnicza Spółdzielnia Eksportowa „Tradex“ jest pierwszą tego rodzaju placówką na Pomorzu.

UPRAWA TYTONIU NA POMORZU.

Na obszarze Pomorza rozpoczął się już sprzęt liści tytoniowych. Na ogół plony są zadowalające. Wysokość tegorocznych zbiorów obliczana jest na 10.000 cetnarów. Największymi dostawcami liści tytoniowych są właściciele majątków Wrocławki i Grubno w powiecie chełmińskim. Wśród drobnych rolników uprawa tytoniu rozpowszechniona jest przeważnie pod Grudziądzem i Kowalewem. Na Pomorzu uprawia się przeważnie machorkę na obszarze około 2000 morgów, stanowiących dwunastą część obszaru, na którym uprawia się w Polsce tytoń. Surowiec z Pomorza pokrywa już obecnie 50 procent zapotrzebowania krajowego i wartość jego jest oszacowana na około 12 milionów zł.

W SPRAWIE URUCHOMIENIA WYTWÓRCZOŚCI OKOLICZNOŚCIOWEJ.

W związku z międzynarodowymi narciarskimi mistrzostwami świata F. I. S., jakie odbędą się w lutym 1939 r. w Zakopanem, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę na wyłaniające się możliwości w zakresie uruchomienia wytwórczości okolicznościowej w jej okręgu.

Wytwórczość okolicznościowa polegałaby na wyprodukowaniu pewnych artykułów specjalnych względnie na specjalnym opakowaniu czy znakowaniu artykułów produkcji normalnej.

Wreszcie jako moment natury raczej propagandowej wchodziłoby w rachubę nazwanie pewnych standartów artykułów „pamiątkowo“ w związku z zawodami F. I. S. i to nawet odnośnie towarów, nie związanych z zawodami.

Z natury rzeczy wchodzić w rachubę będzie przede wszystkim produkcja artykułów sportowych, konfekcyjnych, spożywczych lecz pozostaje ponadto bardzo szerokie pole dla inicjatywy w całym szeregu innych gałęzi przemysłu. Artykuły specjalnie wytwarzane względnie specjalnie opakowane winny być zaopatrzone w godło zawodów. Konkurs na ustalenie godła jest już rozpisany i w najbliższym czasie będzie rozstrzygnięty. Wówczas też pozwolimy sobie przesłać go P. T. Ministerstwu. —

Uruchomienie wytwórczości specjalnej posiada duże znaczenie gospodarcze dla danych przedsiębiorstw, gdyż artykuły takie stanowią zachętę do kupna, a więc wzmagają popyt na odnośne artykuły. Równocześnie poszczególne firmy drogą tą dają się poznać publiczności krajowej, a także zagranicznej. Tym więc sposobem artykuły wytwórczości okolicznościowej zakupione przez publiczność zagraniczną w czasie pobytu w Zakopanem stać się winny elementem pionierskiego naszego eksportu.

Wreszcie niektóre artykuły mają zapewnione minimum zbytu drogą zakupna pewnej ilości przez Komitet Organizacyjny tych zawodów.

HANDEL ZAGRANICZNY PAŃSTW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH W I PÓŁROCZU 1938 R.

Instytuty statystyczne państw bałtyckich i skandynawskich ogłosiły, pobieżnie na razie, zestawienia bilansów handlowych za I półrocze br.

Szwecja. Obroty szwedzkie z krajami europejskimi wzrosły o 80 mil. kr. w eksporcie, do 699,5 mil. kr. i zmalały o 30 mil. kr. w imporcie, do 613,2 mil. kr. Obroty z Polską przyniosły saldo dodatnie dla strony polskiej, w wysokości 8.181.000,— zł. Szwecja wywiozła do Polski w tym okresie maszyn różnego rodzaju, wyrobów z metali nieszlachetnych, rud, wyrobów spożywczych za 22.150.000,— zł importując w zamian za to węgla (¾ importu!) chemikalij, drzewa, metali za 30.331.000,— zł, wykazując wzrost eksportu o $^1/_5$, a spadek importu o $^1/_{10}$ w porównaniu z analogicznym okresem 1937 r.

Eksport szwedzki do Ameryki zmalał znacznie do 131,4 mil. kr. przy niezmienionym imporcie; równie gwałtowne skurczenie się stosunków handlowych w obu kierunkach stwierdzić można o ile chodzi o Azję i Afrykę. Zanotować wypada lekki wzrost eksportu do Australii, co dowodzi prężności Szwedów, szukających ciągle nowych rynków zbytu.

Norwegia. Aktywność gospodarcza Norwegii z zagranicą wykazuje w okresie styczeń-lipiec osłabienie: eksport wykazuje 432,2 mil. koron (450 mil. kor. w I—VI roku ubiegłego) przywóz 682,5 mil. kr. wobec 733,2 mil. kr.: saldo więc ujemne wynosi około 250 mil. kr. wobec 303,2 mil. kr. w analogicznym okresie 1937 roku.

Zaobserwować możemy stopniowe wycofywanie się Norwegii z europejskich źródeł zakupu (spadek o 20%) do amerykańskich. Mimo zwiększonego eksportu do państw kontynentalnych i Anglii).

Najbardziej spadł przywóz zboża i jego przetworów, artykułów kolonialnych, potem manufaktury i tłuszczów, gumy i wyrobów metalowych. Pozostaje to pewno w związku ze spadkiem norweskiego wskaźnika przemysłowego (ze 112 na 107), który się zbiegł ze wzrostem wskaźnika utrzymania (172).

Polska w okresie sprawozdawczym miała saldo ujemne z Norwegią — 303 tys. zł + 2.948,— zł w 1937 r. co pozostaje w związku, z jednej strony ze wzrostem importu rud do Polski, a przede wszystkim z gwałtownym (40%!) skurczeniem się eksportu Polski do Norwegii, który obejmował dotąd artykuły pochodzenia roślinnego (6.988, —tys. zł w r. 1937, 1.520 tys. zł obecnie), wyroby metalowe, maszyny, (spadek o 60%). Lekki wzrost wywozu węgla nie wyrównał tych strat. Zarazem wywóz Norwegii do Polski wynosił 9.280 tys. zł, przywóz 8.977 tys. zł.

Dania. Dania również utrzymała w okresie sprawozdawczym dodatnie saldo handlowe: przywóz: 1 VI 1938 786,6 mil. kr. — 1 I 1937

	w mil. kr.	w mil. kr.
przywóz:	786,6	834,9
wywóz:	753,5	736,0
nadw. przyw.	33,1	98,9

Obserwujemy więc skurczenie się duńskich obrotów z zagranicą, przede wszystkim po stronie importu, ponieważ eksport zdołał się utrzymać na dawnym poziomie dzięki uzyskaniu lepszych cen na artykuły żywnościowe, których wywieziono za około 500 mil. kr. — Zmniejszył się natomiast nieznacznie wywóz artykułów przemysłowych do około 196 mil. kr. Na podkreślenie zasługuje fakt zmniejszania się przywozu z Niemiec i Anglii, dwóch najważniejszych jej kontrahentów, przy zwiększonym do nich wywozie. W związku z tym Rzesza zamierza ograniczyć swój przywóz z Danii, choć sfery gospodarcze niemieckie spodziewają się, iż zwiększonym przywozem pod koniec roku, wyrównają saldo.

Obroty handlowe za to z U. S. A. i Rosją wykazały znaczny wzrost.

Łotwa. Łotewski bilans handlowy zamyka się za pierwsze pięć miesięcy sumą 71,2 mil. Łt, w przywozie i 74,9 w eksporcie. Na pierwszym miejscu wśród państw przywożących do Łotwy stały Niemcy (36,9 mil. Łt — 23,8%), dalej Anglia (16,9%), U. S. A. (6,9%). Z Polski sprowadzano węgiel, nieco skór i surowców włókienniczych za około 2.441.000,— zł, eksportując przede wszystkim papier pakowy za 466.000 zł, tak, iż saldo ujemne dla Łotwy wyniosło około 2.000.000,— zł.

O ile niepomyślne kształtowanie się bilansów niektórych państw skandynawskich należy przypisać przede wszystkim lekkiemu załamaniu się koniunktury wewnętrznej, o tyle ujemne bilanse państw bałtyckich wywołane są wzrostem inwestycji o charakterze przemysłowym, i noszą najprawdopodobniej znaczenie przejściowe. Wyrównanie nastąpi prawdopodobnie po żniwach. Poza tym zwrócić należy uwagę na wzrost ekspansji handlowej Niemiec na rynku bałtyckim. Polskie obroty są zbyt małe i winny być stanowczo powiększone, równolegle do naszej ekspansji na Bałtyku.

Litwa. Litwa przywiozła w I półroczu rb. towarów za 108.8 lit., wywożąc za 116.1 lit., osiągając saldo dodatnie w wysok. 7,2 mil. lit., gdy okres I—VI roku ubiegłego zamknięto saldem ujemnym. Zarówno wywóz jak i przywóz wykazały znaczny wzrost. Ponieważ analizie obrotów handlowych litewskich poświęcono osobny artykuł w ostatnim numerze, trze-

ba zaznaczyć na marginesie, że nadal wzrasta siła kupna litewskiego chłopa, co wyraża się m. in. we wzroście spożycia artykułów spożywczych, miasta zaś zaczynają sprowadzać owoce południowe z Palestyny, w zamian za masło. Uprzemysłowienie kraju postępuje nadal, czego wyrazem jest zwiększony przywóz materiałów pędnych, węgla, maszyn i środków przewozowych. Stosunki z Polską, mimo zmiany sytuacji politycznej nadal kształtują się bardzo niepomyślnie.

Estonia. W Estonii, miesiąc czerwiec był przełomowy, przynosząc po raz pierwszy nadwyżkę wywozową w wysokości 0,75 mil. EKr. Mimo to, zamknięto 1 półrocze br. saldem ujemnym w wysokości 8,7 EKr: import wynosił 54,7 mil. EKr., eksport natomiast tylko 46 mil. EKr. Również z Polską miała Estonia ujemne saldo handlowe, blisko półmilionowe. Do Polski wywieziono surowców włókienniczych i zwierząt żywych za 1.179.000,— zł, przywożąc w zamian węgiel, wyroby metalowe, maszyny i przetwory zwierzęce, na sumę 1.577.000,— zł.

OGRANICZENIA IMPORTU ZBOŻA DO DANII.

Już od dawna prowadziła Dania politykę protekcyjną na rzecz farmerów, uprawiających zboże, zmniejszając import zbóż i nakładając nań obciążenia. W tym roku, na skutek pomyślnych urodzajów, (ca 200.000 ton więcej różnych zbóż), w związku z dalszym spadkiem cen zbóż (pszenica np. osiągnęła w Ameryce swój najniższy poziom, duński Minister Rolnictwa wprowadził ostatnio zakaz importu i eksportu żyta i pszenicy, właśnie w celu zapewnienia rolnikom gospodarczo usprawiedliwionej ceny za zboże. Pozwoleń udzielać się będzie wyjątkowo. Kontrakty już zawarte, mogą być jeszcze wykonywane. Istnieje jednak obawa braku żyta chlebowego, ponieważ żyto duńskie nie pokryje zapotrzebowania ani jakościowo, a tym bardziej ilościowo. Kukurydza, główny duński artykuł importowy, nie podlega powyższym ograniczeniom.

ŁOTWA — WPROWADZENIE ZNIŻEK CELNYCH.

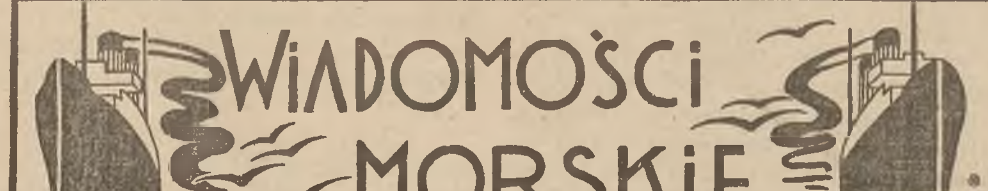
Z dn. 1 V br. obowiązują na Łotwie ostatnio wprowadzone zniżki celne. M. in. cło na przędzę bawełnianą ustalono bez różniczkowania na 2 Ls od kg. Nasiona marchwi, kapusty i t. p. zwolnione zostały od cła. Cło na olej kreozotowy nieczyszczony obniżono z 0.12 Ls na 0,02 od kg. Kwas mleczny podlega obecnie cłu 0,30 Ls zamiast 1,— od kg. kali carbonat — 0,05 Ls (0,30), eter etylowy — 1 Ls (3,—), środki dezynfekcyjne, przeznaczone do zwalczania zarazy pyska i racic — bez cła, sole niklu — 0,30 Ls, środki do impregnowania drzewa — 0,20 (dotychczas cło 2 Ls), związki antymonu, siarki i cynobru antymonowego — 0,20 (1,80), jelita steryzolizowane — 10 Ls, inne wyroby z jelit — 1 Ls, pończochy i opaski lecznicze — 1,50 (20,—), szkło faliste i szkło z ozdobami — 2 Ls (4,50), motory o wewnętrznym spalaniu dla celów rolnictwa i rybołówstwa — bez cła za zezwoleniem Min. Rolnictwa. Aparaty i maszyny dla podgrzewania i chłodzenia, przeznaczone dla przemysłu mleczarskiego, maszyny liczące, księgujące, kasy registrowe, maszyny biurowe i aparaty — 5 Ls od kg (10,—), miary dla płynów o wadze do 10 kg — 1,50 Ls od kg; inne — 0.20 Ls. Kolekcje muzealne — bez cła, nasiona traw, bez cła za zezwoleniem Min. Skarbu, farby patentowe dla malowania statków — bez cła pod pewnymi warunkami. Począwszy od 5 V br. obowiązują nowe listy towarów, zakazanych do importu na Łotwę. Należą do nich m. in.: środki do ogłuszania ryb, sztuczny szafran, amunicja, chwasty i in., następnie na liście figuruje 318 preparatów farmaceutycznych, jak: allonal, aspiryna, bromural, chlorosan, hexophan, prominal, myo — i neosalwarsan.

LITWA. — DELEGAT POL. TOW. HANDLU KOMPENSACYJNEGO W KOWNIE.

Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego w Warszawie wysłało ostatnio swego delegata inż. Nieciengiewicza na Litwę.

Wymieniony delegat udał się do Kowna w celu zorientowania się w możliwościach ulokowania towarów polskich na Litwie.

Niezależnie od tego wyjeżdża tam coraz więcej osób zarówno w celach handlowych, jak i prywatnych.



NOWA LINIA DO AMERYKI CENTRALNEJ.

W dążeniu do usprawnienia obsługi frachtowej z Ameryką Centralną, Polska Agencja Morska pozyskała ostatnio nową agenturę linii New York & Porto Rico Steamship Co., obsługującej z New Yorku porty wysp San Domingo i Porto Rico. Dzięki temu P. A. M. może obecnie przyjmować z Gdyni na kono-

samenty bezpośrednio z przeładunkiem w New Yorku towary do portów Portorico: San Juan, Ponce, Mayaguez, Aquadilla, Arecibo, Arroyo, Humacao Jobos, Guanica, Fajardo, Naguabo i Yabucca — oraz portów San Domingo: Puerto Plata, San Pedro de Macoris, Ciudad Trujillo, Sanchez Monte Cristi, La Romana, Saman, Barahona, Azua.

Częstotliwość odjazdów z Gdyni wynosi 7 do 8 razy w miesiącu.

Statki linii New York & Porto Rico S. S. Co. zaopatrzone w najnowsze urządzenia i luki chłodzone dzięki swej częstotliwości odjazdów z Nowego Yorku dają szybką i sprawną obsługę. Na skutek pozyskania tej nowej linii towar polski zyskuje możliwości bezpośredniego docierania do wymienionych portów z pominięciem dotychczasowej drogi via porty niemieckie, a częściowy przewóz liniami polskimi do New Yorku — uniezależnia nas częściowo od linij obcych.

FAŁSZYWE POGŁOSKI O POROZUMIENIU FRACHTOWYM NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

W związku z informacjami prasy niemieckiej (Zoll-Speditions- und Schiffahrs-Zeitung) o zawarciu porozumienia co do stawek frachtowych na linii lewantyńskiej między Tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe a Tow. „Palestine Maritim Lloyd", dowiadujemy się z miarodajnej strony, że wiadomość ta nie odpowiada prawdzie.

DUŃSKA LINIA ŻEGLUGOWA KOPENHAGA—NOWY YORK.

Duńska linia pasażerska z Kopenhagi do Nowego Yorku została zwinięta przed kilku laty z powodu odmowy rządu duńskiego co do jej subsydiowania. Obecnie jak podaje „Journal of Commerce" w Liverpoolu — w sferach żeglugowych duńskich powstał projekt przywrócenia tej linii. Mają być zbudowane nowoczesne statki szybkobieżne średniej wielkości, posiadające tylko jedną klasę dla wszystkich pasażerów. Cena przejazdu do U. S. A. ma wynosić około 10 funtów szterlingów.

ZAROBKI NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Saldo aktywne jakie przynosi żegluga niemiecka dla bilansu płatniczego swego kraju, zwiększyło się w 1937 r. o dalsze 100 mil. RM. i wynosiło 412 mil. RM.

Zarobki żeglugi z przewozu towarów niemieckich i obcych wynosiły 550 mil. RM. — Zwiększyły się zatem o 34 procent w stosunku do roku poprzedniego, głównie z powodu wzrostu stawek frachtowych, a poza tym również wskutek większego udziału bandery niemieckiej w ruchu portów obcych. Zarobki z przewozu pasażerów wynosiły 119 mil. RM., w tym 78 mil. RM., z przewozu cudzoziemców. W 1936 r., roku Igrzysk Olimpijskich — ogólny dochód z przewozu pasażerów wynosił tylko 111 mil. RM. Zarobki z różnych świadczeń i usług wynosiły 45 mil. RM., w tym od cudzoziemców 19 mil. RM., wobec 12 mil. RM., w roku 1936. Zagraniczne wydatki armatorów i marynarzy wynosiły — 261 mil. RM., czyli o 46 mil. więcej niż w roku poprzednim. Aktywne saldo bilansu płatniczego niemieckich towarzystw żeglugowych wynosiło zatem 386 mil. RM., dochodzi do tego jeszcze 26 mil. RM., dochodów od obcych statków w niemieckich portach i kanałach, tak, że aktywne saldo żeglugi niemieckiej razem wynosiło 412 mil. RM., wobec 303 mil. RM. w 1936 roku.

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORTACH ŁOTEWSKICH.

Do portów łotewskich weszło w ciągu 7 miesięcy rb. 1.032 statków o pojemności 666 tys. trn. wobec 1.105 statków i 700 tys. trn. w takimże okresie roku poprzedniego. W obrotach zagranicznych wyładowano towarów 624 tys. ton, wobec 679 tys. ton w 1937 r., załadowano zaś 544 tys. ton, wobec 828 tys. ton w okresie poprzednim.

5 MILIONÓW KORON POŻYCZKI DLA TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO „SVEA".

Szwedzkie Towarzystwo Żeglugowe „Svea" zaciągnęło na przeciąg 12 lat 3,25% pożyczkę obligacyjną w wysokości 5 mil. kor. od konsorcjum bankowego, składającego się z Skanske Banken, Stockholms Enskilda Bank i Svenska Handelsbanken.

375 MIL. KREDYTU DLA BELGIJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Jak donoszą hamburskie „Deutsche Verkehrs Nachrichten", specjalna komisja parlamentu belgijskiego uchwaliła przyznać kredyt flocie handlowej w wysokości 375 mil. fr. — Projekt ustawy w tej sprawie ma być przedłożony na plenum parlamentu jeszcze przed zamknięciem obecnej sesji parlamentarnej.

PODWYŻKA PŁAC W ŻEGLUDZE FIŃSKIEJ.

Unia marynarzy fińskich zażądała od armatorów rewizji układu podpisanego w sierpniu ub. roku. Załogi domagają się wyższych płac i krótszego dnia pracy; armatorzy natomiast oświadczyli, że nie mogą tych żądań spełnić, ponieważ obecna sytuacja na rynku frachtowym na to nie pozwala. Rozjemca ze strony Rządu dąży do złagodzenia sytuacji, niemniej fińskie koła żeglugowe liczą się z możnością wybuchu strajku.

RUCH STATKÓW W PORTACH ANGIELSKICH.

Według najnowszych statystyk za lipiec 1938 r. tonaż statków zawijających do portów Zjednoczonego Królestwa z ładunkiem spadł o 1,6% do 7.644.000 ton. Wzrósł przy tym znacznie tonaż przybywający z Australii, Azji.

i Ameryki Północnej, zmniejszył się natomiast dowóz z Północnej i Zachodniej Europy oraz z atlantyckiej strony Ameryki Południowej.

Tonaż netto statków, wypływających za granicę z ładunkiem z portów brytyjskich spadł w porównaniu z lipcem 1937 r. o 8,7% do 6.150.000 ton. Spadek powyższy pozostaje w bezpośrednim związku z ujemnym bilansem handlowym Anglii i tendencją do zmniejszenia go kosztem eksportu państw obcych, przy równoczesnym faworyzowaniu dominiów. Tym też tłumaczyć należy lekki wzrost udziału tonażu brytyjskiego w obrotach o 64%. Udział bandery brytyjskiej w przywozie wzrósł o 2% a norweskiej o 17 proc. Na podkreślenie zasługuje znaczny spadek udziału floty niemieckiej w wywozie z Anglii o 23 proc. w porównaniu z lipcem 1937 r.

NOWY MOTOROWIEC RUMUŃSKI NA WODACH LEWANTU.

Dnia 8 września br. nastąpiło w Konstancy w obecności króla Karola II oraz członków Rządu Rumuńskiego poświęcenie wybudowanego niedawno w stoczni duńskiej Burmeister & Wain, nowego motorowca rumuńskiego „Transilvania". Wymieniony statek pasażersko-towarowy posiada 8.700 BRT. oraz rozwija szybkość 24,5 mil morskich na godzinę. Jest to najnowocześniejszy a zarazem najszybszy statek rumuńskiej floty handlowej. Dnia 19 września br. uda się on w swój pierwszy rejs z Konstancy do portów Lewantu, na której to linii będzie utrzymywał stałą komunikację pasażersko-towarową wraz ze swym siostrzanym statkiem „Basarabia", wykończenie którego spodziewane jest w październiku br.

W związku z zainstalowaniem m/s „Transilvania" na linii lewantyńskiej, towarzystwo żeglugowe „Serviciul Maritim Roman" wycofało stamtąd statek „Regele Carol I", który włączony został do floty trampowej.

Modernizacja i zwiększenie taboru handlowej floty rumuńskiej przez zakup wymienionych wyżej dwóch nowych motorowców wzmacnia znacznie pozycję bandery rumuńskiej na morzu Czarnym oraz wodach Bliskiego Wschodu, stanowiąc nie byle jaką konkurencję dla bandery włoskiej, angielsko-palestyńskiej, polskiej i innych.

ARMATORZY GRECCY ZMIENIAJĄ BANDERĘ.

Jeden z najbardziej znanych armatorów greckich postanowił w ostatnich dniach zmienić banderę angielską na grecką, motywując to tańszymi kosztami eksploatacji oraz mniejszymi, niż pod brytyjską flagą szansami strat. To samo uczyniło dwóch dalszych armatorów, tym razem Anglików. Prasa angielska wzywa Rząd do zapobiegania na przyszłość tym faktom, ponieważ dalsze wycofywanie statków mogłoby poważnie zmniejszyć tonaż angielski.

KREDYT HIPOTECZNY DLA ŻEGLUGI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

Państwowy bank hipoteczny Jugosławii zamierza zorganizować kredyt hipoteczny dla żeglugi jugosłowiańskiej. Urzeczywistnienie tego zamiaru umożliwi prywatnym przedsiębiorstwom żeglugowym rozbudowę floty i jej odmłodzenie nowoczesnymi statkami, co z kolei pozwoli na rywalizowanie z obcymi statkami w zdobywaniu ładunków do przewozu.

ROZWÓJ TURECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W 1923 r. turecka flota handlowa liczyła tylko 50 tys. trb., obecnie zaś 250 tys. trb. — Turcja odstąpiła od dawniejszej swej polityki kupowania starego taniego tonażu. Obecnie do tureckiego rejestru okrętowego nie może być zapisany żaden statek w wieku powyżej 16 lat. Natomiast silnie popiera się budowę nowych statków. Obecnie Turcja buduje 4 statki w stoczni „Neptun" w Rostocku, oraz 6 statków pasażersko - towarowych po 7.500 ton, częściowo w stoczni „Neptun" i częściowo w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu.

STRUKTURALNE ZMIANY ŁADUNKÓW A PRZEWOZY WĘGLA.

W światowej żegludze trampowej szlak La Platy jest jakby barometrem frachtów na wszystkich innych szlakach. Ponieważ tramp udając się do La Platy po ładunek zboża zwykle zawozi tam ładunek węgla, sfery żeglugowe szczególnie angielskie są zaniepokojone zjawiskiem coraz większego użycia do napędu statków paliwa płynnego: tak np. w 1914 r. 90 proc. statków floty światowej używało węgla — obecnie już tylko 47 proc. — Brak ładunków do La Platy nie pozostaje bez wpływu na kształtowanie się frachtów na tym szlaku, a przez to i na światową żeglugę trampową.

OBNIŻKA FRACHTÓW DRZEWNYCH.

Komitet dla spraw frachtów drzewnych, wyłoniony przez Bałtycką i Międzynarodową Konferencję odbył 9 września br. posiedzenie w Kopenhadze, na którym poddano rewizji sprawę stawek frachtowych za drzewo zarówno na Bałtyku, jak i na morzu Białym.

Biorąc pod uwagę anormalną sytuację, jaka się wytworzyła wskutek spadku cen za drzewo oraz zmniejszenia się transakcji i transportów, co dotknęło cały tonaż Bałtyku i M. Białego. Komitet zgodził się na obniżkę podstawowych stawek i skreślił skalę ekstra dla mniejszych statków z tarcicą pochodz. bałtyckiego. Zgodzono się dodatkowo, że armatorzy nie będą nalegali na „congestion extras" do Hull i West Harlepool na październik. Wszystkie warunki, przewidziane przez taryfę nr 5 z poprawkami, obowiązują nadal. Zmiany ważne są dla wszystkich kontraktów, zawartych po 10 września br. włącznie.

W SPRAWIE IMPORTU WEŁNY TYBETAŃSKIEJ I MYRABOLAN.

Do konsulatu RP. w Kalkucie zwróciła się fa „Ramkrishnadas Govindprasad, 26 Burtolla Street. Calcutta", w sprawie nawiązania kontaktu z importerami polskimi, zainteresowanymi w imporcie wełny tybetańskiej, myrabolan, siemienia lnianego i wosku pszczelnego. Wymieniony eksporter w Indiach Brytyjskich cieszy się dobrą opinią.

PRZYWÓZ ŚLEDZI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło. aby na pozwoleniach przywozu na śledzie z p. t. c. 116 i 117 ze wszystkich krajów była umieszczana klauzula morska, przy czym pozwolenia na śledzie solone z poz. 117 ze wszystkich krajów oraz na śledzie surowe i solone z poz. 116 i 117 z Niemiec — będą posiadały, oprócz wspomnianej klauzuli morskiej, która brzmi: 1) „ważne tylko przy transporcie drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego" — jeszcze t. zw. klauzulę o świadectwie pochodzenia, o brzmieniu: 2) „ważne tylko po przedłożeniu świadectwa pochodzenia, stwierdzającego. że towar pochodzi z kraju, wskazanego w niniejszym pozwoleniu".

Wyjątkiem od tej zasady są pozwolenia na śledzie świeże z poz. 116 (oprócz śledzi z Niemiec), które będą posiadały tylko klauzulę morską, oraz pozwolenia na śledzie z p. t. c. 116 i 117 ze Szwecji. które będą zaopatrywane w następującą klauzulę, umieszczaną na skutek wyraźnego życzenia importera: — 3) „ważne, o ile zostały nadane w Szwecji bezpośrednio do Polski (dokument przewozowy Szwecja — Polska via Trellenborg — Sasnitz) albo przy bezpośrednim transporcie drogą morską do portów polskiego obszaru celnego".

WYWÓZ BYDŁA ROGATEGO.

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych ustaliło instrukcją z dnia 26 VIII 1938 r. sanitarno-eksportowy plan dla wywozu bydła rogatego z Polski na Maltę w związku z obecnym stanem pryszczycy w Polsce. Plan odnosi się do województw: stanisławowskiego i tarnopolskiego.

Bydło rogate, przeznaczone do wywozu na Maltę. winno pochodzić tylko z powiatów całkowicie wolnych od pryszczycy. Gdyby w sąsiednich powiatach została stwierdzona pryszczyca, wówczas zostaną natychmiast zamknięte dla wywozu na Maltę, wszystkie miejscowości. położone wprawdzie w powiatach całkowicie wolnych od pryszczycy, lecz znajdujące się w promieniu 25 km. od miejscowości, dotkniętej pryszczycą, a znajdującej się w sąsiednim powiecie.

Bezpośrednio przed załadowaniem do wagonów kolejowych każda sztuka będzie indywidualnie zbadana. Zostaną również skontrolowane jednostkowe świadectwa pochodzenia.

Zwierzęta zostaną dopuszczone do załadowania tylko wówczas, gdy wszystkie będą uznane urzędowo za wolne od wszelkich objawów, mogących wzbudzić podejrzenie o pryszczycę. poza tym do załadowania zostaną dopuszczone tylko te zwierzęta. które będą odpowiadać warunkom wyżej (ust. 2) podanym.

Załadowanie będzie dokonane do wagonów kolejowych należycie oczyszczonych i odkażonych pod nadzorem urzędowego lekarza weterynaryjnego.

MOŻLIWOŚCI ZWIĘKSZENIA DOSTAW PŁUGÓW NA RYNKI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIE.

Import pługów, bron i kultywatorów do Rodezji Południowej wynosił w r. 1937—27,412 sztuk wartości 66,698 £ (w r. 1936 — 16,618 sztuk 44,279 £). W imporcie tym uczestniczyły kraje brytyjskie w ilości 6,158 sztuk wartości 28,045 £ (głównie Anglia i Kanada), natomiast przywóz z innych państw wynosił:

	1937		1936	
Polska	5.641 szt.	7.263 £	4.995 szt.	5.722 £
Czechosłow.	1.525 szt.	3.020 £	142 szt.	1.405 £
Niemcy	13.627 szt.	20.498 £	5.807 szt.	12.664 £
St. Zjedn. A. P.	661 szt.	7.873 £	657 szt.	5.346 £

Wykazany import przychodził częściowo za pośrednictwem Unii Poł. — Afr. i Rodezji Póln. (w r. 1937 za £ 3,848, w tym tylko za £ 1,617 z krajów niebrytyjskich).

Największy wzrost dostaw wykazały: Czechosłowacja. Niemcy, a następnie Stany Zjednoczone i Polska.

W dostawach pługów do Unii Poł.-Afrykańskiej Polska odgrywa mniejszą rolę, aczkolwiek rynek Unii jest znacznie bardziej pojemny, co wynika z poniższego zestawienia:

	1937		1936		1935	
	szt	£	szt	£	szt.	£
Anglia	10 224	72 703	8 117	63 712	9 115	62 264
Indie	—	—	5	8	—	—
Kanada	24 743	144 509	14 326	110 974	15 621	106 009
Australia	957	16 081	755	12 699	379	5 879
Nowa Zelandia	—	—	—	6	—	5
Unia Południ. Afryk.	—	—	—	1	—	4
POLSKA	1 323	2 047	1 042	1 455	198	525
Belgia	—	2 160	24	2 682	—	1 264
Czechosłowacja	5 298	17 647	2 261	7 177	1 244	4 169
Francja	95	1 709	254	699	48	6 618
Niemcy	40 583	158 648	25 867	107 938	26 801	101 510
Holandia	1	7	—	—	—	—
Włochy	1	14	—	—	—	—
Szwecja	—	2 805	3	2 905	—	1 474
Japonia	—	—	2	563	2	340
St. Zjedn. A. P.	17 586	149 742	23 867	134 854	14 348	94 498
	100 811	568 072	76 523	445 673	67 756	384 559

Dla wzmożenia dostaw potrzebne jest silniejsze zwalczanie konkurencji obcej i usprawnienie opracowywania rynku.

Należy również zwrócić uwagę na możliwości dostaw do Afryki Południ.-Zachodniej.

PRZEMYSŁ SZKLANY I MOŻLIWOŚCI ZBYTU W KANADZIE.

Przemysł szklany w Kanadzie składa się z 2 działów: produkcja szkła prasowanego i dętego, oraz produkcja szkła rżniętego. Na pierwszy dział przypada około 70% wartości całej produkcji, na drugi 30 proc.

Wartość produkcji przemysłu szklanego stale od roku 1933 wzrasta i w roku 1937 wzrost ten wyraził się cyfrą 11 proc. w stosunku do roku 1936.

Wwóz szkła do Kanady stanowi mniej więcej 60 proc. produkcji krajowej, wywóz jest bardzo nieznaczny. Zarówno wwóz, jak i wywóz w roku 1937 zwiększył się.

Wartość produkcji przemysłu szklanego w Kanadzie (wg danych kan. biura statyst.) w r. 1936 wynosiła $ 11 m., w 1935 $ 9,9 m. w r. 1933 — $ 7,8 miln. Czynnych było w 1936 r. 68 fabryk o kapitale zakładowym $ 14,8 miln., zatrudniających 3,323 pracowników.

Szkło prasowane i dęte wyrabiane było w 5 fabrykach (2 w prow. Quebec, 2 w prow. Ontario, 1 w prow. Alberta). Wartość tego działu produkcji podniosła się z $ 7,3 miln. w 1935 r. do $ 7,7 mil. w 1936 r. (wzrost około 5%). Wyrabiano głównie butelki (do piwa, wód. lemoniad) dzbanki i artykuły podobne.

W dziale drugim wyrabiano lustra, szkła powiększające, szkło taflowe itd., jak również fabryki — przeważnie mniejsze — zajmują się cięciem, rżnięciem i obróbką szkła importowanego. Ilość ich wynosiła 63, czego 44 w prow. Ontario, 10 w prow. Quebec, 2 w prow. Manitoba i 1 w prow. New Brunswick. Wartość produkcji w roku 1936 wzrosła do $ 3,3 miln. z $ 2,5 miln. w 1935 r.

Wwóz szkła i wyrobów szklanych również stale wzrasta (w 1935 r. — $ 5,6 miln.: w 1936 roku — $ 6,8 miln.. — w 1937 r. $ 8,5 miln.) Wwóz z Polski — jakkolwiek stanowi zaledwie niewielki odsetek tych cyfr (w r. 1937 z Polski przywieziono wyrobów szklanych za $ 21 tys.) ulega stale poprawie i przypuszczać należy, że w przyszłości będzie daleko większy, co w pierwszym rzędzie jest związane z większym niż dotychczas, zainteresowaniem polskich eksporterów rynkiem kanadyjskim.

Import globalny do Kanady obejmował następujące artykuły:

1. Butle, butelki itd.	$ 1,2 mil.
2. Szkło okienne	$ 1,3 mil.
3. Szkło taflowe	$ 1,8 mil.
4. Szkło stołowe	$ 1,1 mil.
w tym ze St. Zjednoczon. za	$ 0,9 mil.
„ z Anglii za	$ 0,4 mil.
„ z Anglii za	$ 0,6 mil.
„ z Anglii za	$ 0,1 mil.
„ ze St. Zjednoczonych za	$ 0,6 mil.

Z Polski przywożone było głównie szkło stołowe i niektóre kanadyjskie domy towarowe specjalnie je reklamowały, z uwagi na ładne wykonanie (rysunki) i niskie ceny.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PAPIERÓW FOTOGRAFICZNYCH W GRECJI.

Produkcja krajowa papierów fotograficznych w Grecji nie istnieje, wobec czego całość potrzeb rynkowych na ten artykuł zaspakajana jest w drodze importu, którego wartość roczna wynosi około 20 milionów drachm (tj. około 1 miliona złotych). Głównym dostawcą są Niemcy, których procentowy udział w imporcie papierów fotograficznych do Grecji stale wzrasta i dosięga obecnie blisko 80%.

Szczegółowe cyfry importu powyższych artykułów („papier photographique en général"), według danych oficjalnych greckiego urzędu statystycznego, przedstawiają się jak następuje w tysiącach drachm (1 zł = około 21 drs.):

	1936	1937	1 V 1938
Niemcy	9.234	13.311	6.238
Belgia-Luksemb.	2.973	2.227	960
Włochy	235	1.615	617
Anglia	6.412	1.522	148
Stany Zjednocz.	1.251	911	232
Holandia	551	148	2
Francja	111	3	—
inne	53	993	90*
Razem	20.820	20.730	8.287

*) w tym Węgry 71.

Importowane są przede wszystkim trzy typy papierów:

1) typ t. zw. „amatorski", papier błyszczący (gazlicht) 6×9, 6½×11, 9×12 etc.; oraz papier do powiększeń (bromure d'argent) 13×18, 18×24 i 24×30;

2) typ „zawodowy", pocztówki 13×18 i 18×24; papier do zdjęć artystycznych i powiększeń 24×30, 30×40, 40×50 oraz rulowy 60×100;

3) papiery artystyczne różnego typu, rozmiarów i właściwości.

Papiery fotograficzne należą do kategorii F greckiej reglamentacji importowej. Przywóz papierów fotograficznych jest kontyngentowany, mogą je importować jedynie firmy, posiadające specjalne pozwolenia przywozu.

Importerzy greccy mają obecnie pewne zastrzeżenia co do jakości importowanych obecnie artykułów fotograficznych, w związku z czym istotnie dobra, a oferująca konkurencyjne ceny nowa marka zagraniczna miałaby według wszelkiego prawdopodobieństwa szanse wejścia na rynek.

MOŻLIWOŚCI WYWOZU TERPENTYNY DO PALESTYNY.

Import terpentyny do Palestyny w ostatnich latach przedstawiał się, jak następuje:

	1935 Ilość w kg	1935 Wartość w £. P.	1936 Ilość w kg	1936 Wartość w £. P.
Francja	3.927	222	4.559	231
Szwecja	40.906	846	24.422	655
Indie Holend.	7.242	154	26.156	384
Meksyk	1.365	45	18.843	659
Inne kraje	47.641	943	37.540	427
Razem	91.081	2.210	111.520	2.358

w 1937 r. importowano 36.030 kg terpentyny za Ł. P. 1.239.

Cło importowe na terpentynę wynosi 10 milsów od 1 kg.

Towar sprowadza się do Palestyny w blaszanych beczkach, przy czym jest on ubezpieczony przeciw wszelkim szkodom oraz przeciw wyciekaniu franco magazyn odbiorcy.

Adresy firm importowych znajdują się w P. I. E. Przy odpowiednim zainteresowaniu odbiorców i cenach konkurencyjnych istniałyby możliwości zbytu dla Polski. Według przyjętych na rynku palestyńskim zwyczajów handlowych odbiorcy nie wchodzą w bezpośredni kontakt z eksporterami zagranicznymi, lecz pracują za pośrednictwem przedstawicieli, którzy zajmują się opracowaniem rynku palestyńskiego dla firm zagranicznych.

WSPÓŁPRACA EKSPORTERÓW Z PLACÓWKAMI ZAGRANICZNYMI.

W związku z poszukiwaniem nowych lub rozszerzeniem dotychczasowych rynków zbytu firmy eksportowe zarówno polskie, jak i zagraniczne, zwracają się do swych placówek konsularnych bądź dyplomatycznych w różnych krajach z prośbą o pomoc w lokowaniu towarów.

Przeważnie jednak zdarza się, że eksporterzy nie dość dokładnie informują o swoich zainteresowaniach i swych możliwościach zbytu, co utrudnia wysoce badania, jakie placówka zagraniczna ma podjąć. Charakterystyczny w tej kwestii artykuł ukazał się w jednym z zagranicznych wydawnictw urzędowych, który przytaczamy w streszczeniu, polecając uwadze firm polskich poruszone w nim momenty.

„Pożądanym ze wszech miar jest podawanie placówkom zagranicznym w samym początku korespondencji handlowej ogólnych informacyj co do działalności firmy eksportowej, referencyj bankowych, wyjaśnień od jak dawna pracuje w handlu zagranicznym i w jakim zakresie.

Potrzebne są również informacje dotyczące towaru, który eksporter zamierza wywozić na poszczególny rynek, z wyszczególnieniem wszystkich zalet, jakie dany towar posiada, zwłaszcza w porównaniu z towarami konkurencyjnymi, a ponad to informacje co do sposobu, w jaki eksporter pragnie sprzedawać swe towary, warunków sprzedaży, jakich może udzielić importerowi, wysokości prowizji, warunków otrzymania wyłączności; dalej czy eksporter pragnie reklamować swe towary, względnie brać udział w reklamie prowadzonej przez importera, oraz w jaki sposób towar jest pakowany i jak prowadzona jest kontrola nad przesyłką.

Ceny nie należy nigdy podawać loco fabryka. Jeżeli niemożliwym jest podanie cen c. i. f. powinny być one kalkulowane przynajmniej f. o. b., aczkolwiek ceny f. o. b. na ogół są niewystarczające, gdyż najczęściej zagraniczny odbiorca towaru nie jest w stanie przewidzieć wszystkich kosztów transportu, a tym samym przeprowadzić ostatecznej kalkulacji towaru, będącej punktem wyjścia przy zawieraniu transakcji.

Ewentualne rabaty powinny być podawane na osobnej kartce dołączonej luźno do cennika, czy katalogu. Dzięki temu importer, przedkładając katalog czy cennik swemu klientowi może zachować w tajemnicy ceny liczone mu przez eksportera.

Dokładna waga tak brutto, jak netto powinna być podana, gdyż jest to niezbędne w kalkulacji kosztów. Eksporter winien wskazać, czy cena jest stała czy ruchoma, dla jakiej ilości towaru jest kalkulowana i czy w wypadku większych zamówień może być obniżona, a poza tym, czy towar leży na składzie, czy też będzie dopiero produkowany, a w tym wypadku w jakim terminie po zamówieniu może być dostarczony. Próbki i katalogi ułatwiają w dużym stopniu pracę placówek zagranicznych w wyszukiwaniu i ułatwianiu kontaktu z odpowiednimi importerami".

EUROPEJSKI KARTEL DRZEWA.

Europejski kartel drzewa (ETEC) postanowił ostatnio wprowadzić ponowną redukcję eksportu drzewa o 220 tys. standardów, czyli o dalsze 6.5 proc. Od jesieni 1937 r. jest to już trzecia redukcja, tak że kwotę eksportową na 1938 r. ustalono obecnie na 3.165 tys. standard., zamiast 4 mil. początkowo przewidzianych. — Wobec ostatniej redukcji kwoty eksportowej i usunięcia niebezpieczeństwa presji ze strony Rosji na rynek drzewny, przewiduje się obecnie wzmocnienie rynku cen na drzewo oraz frachtów morskich na Bałtyku.

PRODUKCJA BAWEŁNY W Z. S. R. R.

Według danych sowieckich w ciągu ostatnich pięciu lat produkcja bawełny w Z. S. R. R. wzrosła z 1.292 tys. ton w 1933 r. do 2.526 tys. ton w 1937 r., zajmując trzecie miejsce w produkcji światowej po Stanach Zjednoczonych i Indiach Brytyjskich.

BILANS HANDLOWY ANGLII W I PÓŁROCZU 1938 ROKU.

Ostatnie zestawienie bilansu handlowego Anglii za czas styczeń—lipiec 1938 r. wykazywało per 31 lipca następujące cyfry:

import przedstawiał wartość 543,1 miliona funtów (ca 14 miliardów zł), wobec 569 mil. £ w odpowiednim okresie 1937 r.

Eksport natomiast wynosił zaledwie połowę importu tj. 270,6 mil. £ (ok. 7 miliardów zł) wobec 299 mil. zł w I—VII r. 1937. Spadł również reeksport z 47,3 miliona £ na 37,4 mil. £. Saldo więc ujemne wzrosło nieznacznie i w porównaniu z ubiegłym okresem sprawozdawczym wynosi per 31 lipca br. ogromną sumę 234,5 mil. £ (ca 6 miliardów zł). Za sam lipiec br. saldo ujemne wynosiło ok. 32 mil. £ czyli ca 820 mil. zł, utrzymując się na poziomie roku ub. Dalszy więc wzrost salda zdaje się, że został zahamowany.

Jest rzeczą znaną, że angielski bilans handlowy zawsze wykazywał duże saldo ujemne, kompensowane przez dochody z eksportowanych kapitałów, oraz z żeglugi. Niemniej jednak prasa angielska wzywa Rząd do przedsiębrania odpowiednich kroków w celu przywrócenia równowagi handlowej i to drogą obcięcia importu zagranicznego oraz oparcia go na zasadach clearingowych, przy równoczesnym wzroście obrotów z koloniami angielskimi, które pokrywały dotychczas $\frac{2}{5}$ importu angielskiego i przyjmowały prawie $\frac{1}{2}$ całego eksportu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA 1938 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 29 VII 38. weszły w życie stawki taryfy pośredniej dla poz. 105, A. 5. obejmującej wełniane tkaniny meblowe (25%) oraz dla poz. 232 E. — syntetyczne żywice do wyrobu farb, emalij i lakierów — (5 sh. od galona lub 37½% w zależności, która stawka celna jest wyższa). Taryfa pośrednia stosowana jest do importu z krajów korzystających z kl. n. u.

CHILE. Według ustawy z 12 VIII 38. został poddany systemowi licencyj importowych przywóz materiałów wełnianych, objętych poz. 392, 393 i 394 taryfy chilijskiej. Przywóz ma być w ten sposób ograniczony do rocznych kwot przeciętnych z lat 1936 — 1937.

CHINY. Rząd narodowy w Hankow wydał zarządzenie, w myśl którego od dn. 8 VIII 38 nie będą przyjmowane wnioski o przekaz dewiz za towary zafrachtowane do Chin, za wyjątkiem tych przypadków, w których rząd wyda specjalne zezwolenie.

CZECHOSŁOWACJA. Począwszy od dn. 10 IX 38 r. na okres czterotygodniowy ustalono dopłaty celne dla zbóż: pszenica 19 kc. (dotychczas 18) za 100 kg, żyto 28 (28), jęczmień 34 (32), owies 25 (21). Cło na masło zniżono z 420 kc. na 210 kc.

EKWADOR. Z dn. 10 VIII 38. zostały zmienione stawki celne mianowicie tkaniny z jedwabiu sztucznego będą cłone jako jedwabne, a z bawełny merceryzowanej jako bawełniane z dodatkiem 10 proc., oraz z wełny sztucznej, lanitalu itp., jako bawełniane z dopłatą 100 procentową.

FINLANDIA. W związku z coroczną rewizją taryfy celnej podwyższone mają być cła ochronne na pończochy wełniane i bawełniane.

W. P. IRLANDIA. Z dn. 12 IX 38. zostają wprowadzone zakazy importu słomy, siana i mchu torfowego, jak również towarów opakowanych w te artykuły. —

ŁOTWA. Cła wywozowe na szereg artykułów drzewnych zostały obniżone, m. in. na słupy do masztów, kopalniaki, szpuntowane deski i inne.

MAROKO. Według zarządzenia z dn. 26 VIII 38. benzyna i nafta, przeznaczone do użytku w gospodarce rolnej, zostają w granicach określonych kontyngentów zwolnione na okres roczny od cła. Również olej gazowy przeznaczony dla tychże celów może być zwolniony od 10 proc. cła.

NORWEGIA. Z dn. 20 VIII 38. weszły w życie podwyżki stawek celnych, obejmujących m. in. akumulatory, szkło stołowe i domowe (poz. 11a, b — z 0,75 kor. wzgl. 0,50 kor. — do 0,80 kor. wzgl. 0,40 kor. za 1 kg), fajanse białe i jednobarwne (poz. 8a — z 0,17 do 0,20 kor. za 1 kg), fajanse ze złoceniem i srebrzeniem sztucznym bądź prawdziwym (poz. 8b — z 0,25 na 0,50 kor. od 1 kg), guziki zwykłe (poz. 5 — z 1,50 na 2 kor. od 1 kg).

TURCJA. Według zarządzenia z dnia 7 VII 38 wprowadzono premie dla wywozu węgla szmerglu, ołowiu i cynku.

Podwyższone zostały stawki celne na tkaniny bawełniane, mianowicie poz. 377 a) 1. — 49.50 Lt. od 100 kg, a) 2. — 53,50, a) 3. — 57,50; 377 b) 1. — 54,50, b) 2. — 57.50, b) 3. — 61.—, b) 4. — 69.—; 377, c) 1. — 61,—; c) 2. — 67.—; c) 3. 72,50; c) 4,— 82.50; 378 b) 1. — 73.575, b) 2. — 77.625, b) 3. — 82,35; b) 4. — 93,15; 378 c) 1. — 98,82; c) 2. — 108,54; c) 3. — 115.45; c) 4. 133.65; 378 d) 1. — 112,59, d) 2. — 121,50, d) 3. — 136.08; d) 4. — 153,52.

WIELKA BRYTANIA. Na mocy zarządzenia z dn. 28 VII 38. importowane gilzy do nabojów do strzelb myśliwskich muszą być począwszy od dn. 31 III 39 r. znakowane nazwą kraju pochodzenia.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Szkło. Firma holenderska pragnie nawiązać kontakt z producentami wyrobów szklanych z wyjątkiem szkła butelkowego i okiennego. P/23250/4T/ID.

Różne. Firma z Indyj Bryt. interesuje się fantazyjnymi artykułami szklanymi medycznymi preparatami, wyrobami perfumeryjnymi i toaletowymi — P/23249/45/95/ID.

Różne. Firma palestyńska interesuje się importem bandaży, ligniny, termometrów, kosmetyków, artykułów higienicznych, ceratki krawieckiej, butelek szklanych od 5—250 gr, butelek szklanych do perfum z zakrętkami bakelitowymi itp. P/23468/4E/ID.

Różne. Firma agenturowa jugosłowiańska interesuje się objęciem zastępstwa na następujące artykuły: przybory kuchenne, wyroby papierowe, elektrotechniczne. F/20346/95/H.

Sieci rybackie i trykotaże. Firma z Kenii ma zapotrzebowanie na duże ilości sieci rybackich lnianych, które mogą być w wodzie rzecznej co najmniej 5 tygodni. Zużycie roczne wynosi około 45.000 sztuk. Ta sama firma interesuje się trykotażami pulowerami, koszulami oraz pończochami damskimi jedwabnymi, od najtańszych do najdroższych. P/22662/64/M.

Różne. Firma palestyńska interesuje się importem różnych artykułów włókienniczych i konfekcyjnych jak: sznurki i liny jutowe, materiały gorsetowe, wata, bandaże i lignina, flanela piżamowa, szaliki żorżetowe, płótno bawełniane, szertingi, flanele, khaki, satyny, płótna lniane, tkaniny wełniane i bawełniane, materiały lniane ręcznikowe, materacowe, ręczniki zwykłe i kąpielowe, przędza trykotażowa, chusteczki do nosa, hafty, nici do szycia, taśmy gumowe, trykotaże, nieprzemakalne płaszcze męskie i damskie, cerata, płótno krawieckie, bandaże higieniczne itd. P/22762/4E/M.

SPRAWY PODATKOWE

PRAWIDŁOWOŚĆ KSIĄG HANDLOWYCH.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 21 II 1938 r. L. Rej. 1187/37 orzekł iż:

1) Władza odwoławcza ma niespornie prawo samoistnego ocenienia prawidłowości ksiąg handlowych i uzasadnienia ich dyskwalifikacji motywami odmiennymi w całości lub części od motywów, jakimi się kierowała władza wymiarowa w decyzji wymiarowej, pod warunkiem tylko umożliwienia płatnikowi obrony pod kątem widzenia tych nowych motywów;

2) Założenie ksiąg po rozpoczęciu działalności przedsiębiorstwa wymaga sporządzenia na dzień założenia ksiąg bilansu otwarcia:

3) Wpisanie do ksiąg transakcyj, dokonanych po rozpoczęciu działalności przedsiębiorstwa, a przed założeniem ksiąg, pod jedną datą w dniu założenia ksiąg, uchybia zasadom prawidłowej rachunkowości kupieckiej.

W motywach wyroku z dnia 4 III 1938 r. L. Rej. 2091/34 N. T. A. wyraził następujące zapatrywanie:

„Dyskwalifikacja ksiąg handlowych kupca jest aktem zbyt poważnym i brzemiennym w skutki, by mogła być orzeczona bez wszechstronnego zbadania i rozpoznania całokształtu towarzyszących okoliczności i ustalenia przesłanek uzasadniających ocenę ksiąg i materiału dowodowego w kierunku formalnym i materialnym, a zatem przy należytym uwzględnieniu także obrony płatnika".

WARUNKI UCZESTNICZENIA PRZEZ PŁATNIKA W POSIEDZENIU KOMISJI ODWOŁAWCZEJ.

Według postanowień art. 108 Ordynacji Podatkowej płatnik ma prawo żądać wezwania go na posiedzenie Komisji odwoławczej, w celu złożenia ustnych wyjaśnień dla uzasadnienia podniesionych przez niego w odwołaniu zarzutów. Warunkiem jednakże wezwania na posiedzenie Komisji odwoławczej jest uiszczenie przy wniesieniu odwołania opłaty w wysokości pół procent kwoty spornego podatku, jednak nie mniej, niż 2 złote i nie więcej niż 50 złotych. W razie całkowitego lub częściowego uwzględnienia odwołania opłata podlega zwrotowi.

Stosownie do motywów orzeczenia N. T. A. z dnia 23 II 1938 r. L. Rej. 5115/36 i 5147/36 wspomniana opłata winna być uiszczona w terminie odwoławczym, tj. w ciągu 30 dni, poczynając od dnia następnego po otrzymaniu nakazu płatniczego na podatek. W razie uiszczenia opłaty po upływie 30-dniowego terminu odwoławczego płatnik traci prawo udziału w posiedzeniu władzy, rozpoznającej jego odwołanie, oraz prawo żądania, by powiadomiono go w dniu rozpoznania odwołania.

SPRAWY SOCJALNE

OPŁATA STEMPLOWA OD UMÓW UBEZPIECZENIA, ZAWARTYCH PRZEZ ZAGRANICZNE WYDAWNICTWO NA RZECZ ABONENTÓW Z POLSKI.

Izba Skarbowa w Grudziądzu komunikuje, że w myśl art. 101 ust. o opłat. stempl. (Dz. U. R. P. Nr 64/35, poz. 404) podlega opłacie stemplowej w wysokości 2%, przewidzianej w tymże artykule: umowa o ubezpieczenie, zawarta z zagranicznym zakładem ubezpieczeń, nie mającym zezwolenia na działalność w Polsce, choćby jej pisemne stwierdzenie nie zostało udowodnione w następujących przypadkach:

1) jeżeli tyczy się przedmiotu znajdującego się w Polsce,
2) jeżeli ubezpieczający (tj. osoba, która zawarła umowę) ma mieszkanie lub siedzibę w Polsce,
3) jeżeli osoba, na której rzecz została zawarta umowa ubezpieczenia (ubezpieczony) ma siedzibę lub mieszkanie w Polsce.

Jak wynika z warunków prenumeraty pisma „Dentistische Reform" to każdy abonent tegoż pisma jest ubezpieczony przez wydawnictwo tegoż pisma w zagranicznym zakładzie a mianowicie Nürnberger Lebens - Versicherungs-Bank. Skoro zaś abonentem tegoż pisma jest osoba, która ma zamieszkanie lub siedzibę w Polsce, to osoba ta jest tą właśnie, na której rzecz zawarto umowę ubezpieczenia pomiędzy Wydawnictwem pisma „Dentistische Reform" a zakładem ubezpieczeniowym Nürnberger Lebensversicherungsbank.

Ponieważ więc w danych przypadkach zachodzi okoliczność wyszczególniona wyżej w punkcie 3, przeto od umów tych należy się opłata przewidziana w art. 101 ustawy o opłatach stemplowych.

Należna opłata stemplowa zaś od tych umów winna być uiszczona przed pierwszym uiszczeniem należności za abonament tegoż pisma.

Okoliczność, że abonenci nie mają polis, nie stoi na przeszkodzie do wymiaru należnej opłaty stemplowej, gdyż udowodnienie pisemnego stwierdzenia powyższej umowy nie jest w myśl art. 101 powyższej ustawy wymagane.

Izba Skarbowa zauważa, że znane jej są przypadki, w których abonenci pisma „Dentistische Reform" posiadają polisy jako dowody, iż są ubezpieczeni tylko na tej podstawie, że są abonentami pisma „Dentistische Reform".

Izba Skarbowa byłaby skłonną podwyżki stemplowe należne w myśl art. 42 ustawy, za nieuiszczenie w terminie należnych opłat stemplowych w wyżej określonym terminie *b. znacznie obniżyć* na indywidualne prośby zainteresowanych, pod warunkiem jednak, że zainteresowani dobrowolnie (nie oczekując wymiaru) zgłoszą w Urzędach Skarbowych powyższe *umowy do ostemplowania w terminie do dnia 6 września br.*

KARALNOŚĆ STRAJKÓW OKUPACYJNYCH.

Sąd Najwyższy uznał, iż strajk polega jedynie i wyłącznie na zbiorowym zaprzestaniu pracy i nie ma nic wspólnego z okupacją cudzej własności. Okupacja jest aktem bezprawnym, przemocą przez prawo zabronioną. Jednostki, lub grupy pracowników okupujących, a więc bezprawnie zajmujących cudzą własność w celu zmuszenia tą drogą właściciela przedsiębiorstwa do działania wbrew woli, dopuszczają się przestępstwa, przewidzianego w art. 251 k. k.

Przemoc w rozumieniu art. 251 k. k. przedstawia się, jako przymus fizyczny, paraliżujący swobodę woli pokrzywdzonego, zarówno wtedy, gdy skierowany jest bezpośrednio przeciw jego osobie, jak i przeciw jego rzeczy, jeśli tą drogą godzi pośrednio w osobę pokrzywdzonego, wywierając na jego psychikę wpływ tak silny, że zniewoli go do poddania się woli sprawcom przemocy.

Po rozwiązaniu umowy o pracę, w myśl rozporządzenia Prezydenta, pracownicy fizyczni tracą charakter robotników w danym przedsiębiorstwie i nie mają prawa przebywać w pomieszczeniach dawnego pryncypała wbrew zakazowi zarządców. Gdyby przemocą zajęli lokale fabryki i wbrew woli kierowników działali w zamiarze wymuszenia za pośrednictwem takiej przemocy podwyżki płac, odpowiadają z art. 251 k. k. Natomiast bezprawne nieopuszczenie lokali i pomieszczeń, również nie mające nic wspólnego ze strajkiem, czyli w prawie dozwolonym, zbiorowym zaprzestaniem pracy — stanowi przestępstwo z art. 252 k. k. (samowolne wdarcie się).

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 IX DO 5 X 1938.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	
15 IX	Batory	Gdynia	15 IX	17,—
19 IX	Bremen	Cherbourg	19 IX	22,15
20 IX	Manhattan	le Havre	20 IX	22,15
21 IX	Deutschland	Cherbourg	21 IX	22,15
26 IX	Europa	Cherbourg	26 IX	22,15
28 IX	Piłsudski	Gdynia	28 IX	17,—
28 IX	Hambourg	Cherbourg	28 IX	22,15
3 X	Normandie	le Havre	3 X	22,15
5 X	Bremen	Cherbourg	5 X	22,15

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju.

17 IX	Neptunia	Napoli	16 IX	22,15
23 IX	Pułaski	Gdynia	23 IX	13,—
24 IX	Highl Bridge	Lisbonne	24 IX	22,15
28 IX	Alcantara	Cherbourg	28 IX	22,15
1 X	Conte Grande	Genova	31 IX	22,15
3 X	Massilia	Bordeaux	3 X	22,15
8 X	Highl Patriot	Lisbonne	8 X	22,15

TELEGRAMY Z POLSKI DO UNII POŁUDN.-AFRYKAŃSKIEJ.

Z dniem 1 sierpnia br. Polska została zaliczona do krajów, które korzystają z ulgowej

taryfy telegraficznej do Unii Połudn. Afrykańskiej. W ten sposób depesze oznaczone skrótem N. L. T. będą doręczane w terminie skróconym, a mianowicie 12-godzinnym przy zastosowaniu taryfy takiej, która dawniej obowiązywała w kategorii D. L. T. i gwarantowała 48-godzinny termin dostarczenia depeszy. —

WOLNE POSTOJOWE DLA WAGONÓW-CHŁODNI PRZY PRZESYŁKACH DLA WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Z ważnością od 15 września 1938 r. uzupełniono paragraf 23 polskiej taryfy portowej część II/3, rozdział A, w ten sposób, że towary przewożone w wagonach-chłodniach kolei obcych, korzystać będą z 72-godzinnego okresu wolnego od postoju (w przeciwieństwie do wagonów kolei PKP., dla których obowiązuje okres 18 godzin).

PRZETARGI

PRZETARGI DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

I.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę różnych materiałów inwentarialnych:

1) Chorągiewek czerwonych wg warunków technicznych MK. szt. 1122; 2) lampy naftowe ścienne — szt. 5; 3) lampy stołowe naftowe 15 III ze zbiornikiem mosiężnym i otworem do nalewania nafty, z blachy grubszej, komplet z palnikiem i kloszem — szt. 39; 4) lampy naftowe 20 III ze zbiornikiem z grubszej blachy mosiężnej — szt. 15; 5) latarki konduktorskie karbidowe z białym i czerwonym szkłem wg rys. 488 — szt. 507; 6) lampy naftowo-żarowe P. E. U. o sile światła 600 świec nowszego typu — szt. 5; 7) latarki karbidowe dla rewidentów wagonów wg rys. 537 i 538 — szt. 30; 8) latarnie wiatroodporne 7 III dla przetokowych w dobrym gatunku, dopasowane szkła szczelnie, otwór do nafty uszczelniony i aby nie gasły przez dawanie sygnałów — szt. 474; 9) latarnie pociągowe górne — szt. 166; 10) jak wyżej dolne — szt. 92; 11) latarnie do zwrotnic prawe — szt. 45; 12) jak wyżej lewe — szt. 35; 13) latarnie do semaforów rys. E-67/2 — szt. 33; 14) latarnie drogowe ostrzegawcze wg rys. E-601 typ B — szt. 56; 15) latarnie wielokątne — szt. 9; 16) lichtarze do świec — szt. 6; 17) puszki do spłonek z paskami duże — szt. 20; 18) puszki do spłonek małe bez paska — szt. 351; 19) świstawki rogowe wg warunków technicznych MK. V/1939 — szt. 1223; 20) trąbki sygnałowe większe drogowe warunki techn. MK. V/1939/26 r. — szt. 209 21) Dzwonki ręczne (ok. wagi 18 kg) — szt. 1; 22) tarcze sygnałowe ręczne przenośne wysokie do ustawienia poza torami sygnał 3 wg rys. S-1039 — szt. 30; 23) jak wyżej sygnał 11-a S-1040 — szt. 24; 24) jak wyżej sygnał 12 S-1026 szt. 34; 25) wskaźniki prostokątne emaliowane z blachy grub. 1 mm Nr 13 do ust. obok torów S-1036 — szt. 3; 26) Wskaźniki kwadratowe emaliowane Nr 13 do ust. między torami S-1036 — szt. 3.

Oferty należy składać do dnia *29 września* br. godz. 11 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przez pocztę do W-łu Zasobów w Toruniu, gdyż w tym dniu nastąpi otwarcie. Oferty przesłane pocztą po wyznaczonym terminie, będą uważane za nieważne.

II.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów: 1) emalii piecowej białej S.A.K. 67 o temp. 80° wg wzoru kg 20; 2) emalii brązowej 37/542 o temp. 100° wg wzoru — kg 25; 3) emalii zwykłej białej wg warunków techn. MK. — kg 1.000; 4) emalii zwykłej czarnej M. Z. XI/401/215 — kg 1.550; 5) emalii zwykłej czerwonej z dnia 30 XI 1935 r. i wg wzoru — kg 600; 6) lakier izolacyjny czarny schnący w piecu wg wzoru kg 100; 7) lakier kopalowy nr 34 wg warunków techn. MK. M. Z. XI/401/215 — kg 1.000; 8) lakier do ławek nr 36 z dnia 30 XI 1935 r. — kg 500; 9) werniks na żelazo wg wzoru — kg 11.500; 10) komplety gotowych farb i lakierów do całkowitego malowania wagonów osobowych syst. mokrym na mokre wg war. techn. MK. M. Z. XI. 401/215 kompletów 15.

Poza tym pokost powinien odpowiadać war. techn. P. N. N. chem. 2. Gotowe farby powinny być odporne na działanie 5% roztworu sody.

Materiały wyszczególnione w pozycjach 1, 2, 5, 6 i 9 winny odpowiadać wzorom, które firmy winny nadesłać w podwójnych egzemplarzach przed przetargiem do Wydziału Zasobów w Toruniu.

Termin rozpoczęcia przetargu: dn. *25 września 1938 r.* o godz. 11 w sali konferencyjnej DOKP. Toruń.

III.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dzień *11 października 1938 r.* na 6000 kg odlewów stalowych wg specyfikacji i modeli DOKP. Ceny w ofercie należy podać za odlewy o wadze: 1) do 5 kg; 2) od 5—10 kg;

3) od 10—15 kg; 4) od 15—25 kg; 5) od 25—50 kg; 6) od 50—300 kg; 7) powyżej 300 kg.

Dostawa partiami na każdorazowe żądanie Głównego Magazynu w czasie do 30 IX 1939 r. Oferty należy składać do godz. 11 wyżej wyznaczonego dnia, do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów DOKP. w Toruniu.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU.

Zarząd Miejski w Grudziądzu ogłosił przetarg publiczny na wykonanie robót, złączonych z budową domków robotniczych przy ul. Łyskowskiego.

Bliższych informacyj udziela się w Zarządzie Miejskim pokój 224, gdzie również otrzymać można warunki techniczne, przetargowe oraz ślepe kosztorysy za opłatą 2,— zł od sztuki. Oferty na przepisowych drukach z napisem „Oferta na budowę domków robotniczych" składać należy w Zarządzie Miejskim pokój 220 do *dnia 24 września 1938 r.* godziny 12 a otwarcie tychże nastąpi o godz. 12.15 w obecności ewtl. przybyłych oferentów. Do oferty należy załączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 3% oferowanej sumy. Oferty bez wadium jak również złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

WYDAWNICTWA

MORSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE.

Wymienione czasopismo fachowe, będące organem Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich w Gdyni, wychodzi już 3-ci rok. —

Numer 2 — 3 wymienionego wydawnictwa z datą: marzec — czerwiec 1938 r. w zwiększonej objętości, przynosi ciekawy materiał, dotyczący spraw okrętownictwa, żeglugi i techniki portowej. M. in. znajdują się tu artykuły: inż. T. Wendy pt. „Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni", inż. L. Budki pt. „Urządzenia przeładunkowe portu w Gdyni" i inż. Z. Adamskiego pt. „Port rybacki w Wielkiej Wsi", które są przedrukami referatów, wygłoszonych na Zjeździe Inżynierów Portowych Państw Bałtyckich i Skandynawskich w Gdyni w czasie od dn. 3 do 6 maja 1938 r.

Na treść numeru składają się poza tym m. in. artykuły poruszające aktualne zagadnienia z zakresu techniki i budownictwa okrętowego, opisy polskich statków bunkrowych „Robur VII" i „Polmin I", wiadomości ze świata oraz Kronika Stowarzyszenia. — Czasopismo jest bogato ilustrowane. (e. u.)

BIBLIOTEKA DETALISTY.

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie w ramach redagowanej przez nią biblioteki kupca detalisty ukazała się w opracowaniu S. Gintera broszura pt. „Tabele Kalkulacyjne".

Broszura ta służy wydatną pomocą detaliście przy obliczaniu cen zakupu i sprzedaży. Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego książkę tę zatwierdziło do użytku szkolnego w zawodowych szkołach handlowych.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOWE ŚLEDZIE ISLANDZKIE W GDYNI.

Dnia 13 września nadszedł do Gdyni pierwszy transport oryginalnych matiasów islandzkich. Cena za beczkę o zawartości 360 do 380 sztuk śledzi wynosi w hurcie franco wagon Gdynia po ocleniu zł 67. Jest to cena taka sama jak w roku ubiegłym, mimo iż obecnie połowy w Islandii były stosunkowo małe.

ŚMIAŁA WYPRAWA RYBAKA Z HELU NA MORZE PÓŁNOCNE.

Godną podkreślenia inicjatywę wykazuje rybak z Helu, Franciszek Piechocki, posiadający kuter „Hel 111". — Oto po uprzednim gruntownym zapoznaniu się z warunkami połowu na morzu Północnym, wyruszył tam w dniu 6 września na połowy śledzi.

Dotychczas jeszcze żaden z rybaków, posiadających kutry i uprawiających połowy przybrzeżne, nie wyjeżdżał na tak odległe tereny.

Trzeba podkreślić, że p. Piechocki stanowi typ rybaka, który z głębi kraju przybył do Gdyni i tu w krótkim czasie nie tylko zaznajomił się z nowym dla siebie rzemiosłem rybackim, ale już dziś stanowi typ pioniera, wskazującego drogę tubylcom. Już przed kilku laty rybak Piechocki pierwszy wyjeżdżał na połowy dorszy w okolice wyspy Bornholm, a później pierwszy rozpoczął połowy makreli i homarów na dalszych już wodach Skagerraku. Obecnie, jako pierwszy rybak,

wyrusza na połów śledzi na morze Północne. Kuter „Hel 111" jest zaopatrzony w odpowiednie sieci do tralowania śledzi (trzy specjalne trale śledziowe), a załoga jego składa się z 5 rybaków.

Pomocniczym portem dla tej wyprawy będzie Skagen. Kuter zabrał około 2 tony soli i 150 beczek. Ponieważ do dnia dzisiejszego nie jest załatwiona sprawa zaopatrywania rybaków w sól przemysłową, rybak Piechocki był zmuszony zaopatrzyć się w sól w firmie „Korab", której odstawi też swój pierwszy połów.

Z zaciekawieniem należy obserwować przebieg tej pierwszej w swoim rodzaju wyprawy kutra na połowy śledzi na morze Północne. Powrót kutra w razie pogody spodziewany jest za dwa tygodnie.

ŚLEDZIE Z POLSKICH POŁOWÓW SĄ PRZEPAKOWYWANE I ZASALANE W GDYNI.

W związku z postępującym rozwojem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, które w ciągu ostatnich tygodni zwiększyło swój tabor pływający o 8 dalszych jednostek, tj. 5 lugrów i 3 trawlery, należy przypomnieć, że dowozy śledzi z miejsc połowów na morzu Północnym, wzgl. Kanale La Manche, kierowane są bezpośrednio do Gdyni. W gdyńskim porcie rybackim odbywa się też przepakowywanie śledzi z beczek morskich t. zw. kanties do beczek handlowych, jak również ich zasalanie. Są to warunki, na jakich opiera się także działalność 2 nowopowstałych towarzystw dla połowów dalekomorskich „Korab" i „Delfin". Przepakowywanie i zasalanie śledzi w Gdyni nie jest oczywiście nowością. — Pionierską tę pracę zapoczątkowało przed kilku laty najstarsze towarzystwo połowów dalekomorskich „Mewa", które wyszkoliło w tym zakresie odpowiedni personel, zatrudniony dziś w rozmaitych przedsiębiorstwach tej samej branży. — Wspomniane towarzystwo „Mewa" podjęło również pożyteczną inicjatywę produkcji beczek śledziowych, w które zaopatruje dziś bratnie firmy w Gdyni, a nawet sprzedaje je do Gdańska.

POŁOWY RYB MORSKICH W SIERPNIU 1938.

W przeciągu miesiąca sierpnia br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 1.395.780 kg ryb o wartości 707.058 zł. — Według poszczególnych gatunków ryb połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

Mielnica 10, troć 50, stornia 32.170, zimnica 580, skarp 3.220, śledź morski 1.273.465, węgorz 26.260, wątłusz 35.855, węgorzyca 780, certa 100, leszcz 150, szczupak 2.670, okoń 1.320, płotka 8.140, solea vulgaris 10, gadus virens 8.220, molva vulgaris 70, scomber scomber 960, gadus aeglifinus 1.500, rekin 250.

Natomiast podział połowów na poszczególne obwody według ilości i wartości był następujący:

Hel 2.260 kg, o wartości 2.637 zł; Gdynia 30.390 kg, o wartości 25.795 zł; Jastarnia W. W. 14.180 kg, o wartości 16.651 zł; Chłapowo-Karwia 3.710 kg, o wartości 2.090 zł; Puck i wioski zał. 25.930 kg, o wartości 32.243 zł; połowy dalsze 122.180 kg, o wartości 29.229 zł; połowy dalekomorskie 1.197.130 kg, o wartości 598.411 zł.

PIERWSZA TRANSAKCJA EKSPORTOWA POLSKIEJ MĄCZKI RYBNEJ.

W tych dniach odejdzie z Gdyni za granicę pierwsza partia mączki rybnej w ilości około pięćdziesięciu ton.

Fakt ten jest godny zanotowania, gdyż Fabryka Mączki Rybnej i Olejów Rybnych istnieje w porcie rybackim dopiero rok, a mimo wysokich kosztów eksploatacyjnych, na które składa się m. in. drogi węgiel krajowy, (podczas gdy zagraniczne fabryki posiadają polski węgiel za bezcen), zdołała nie tylko opanować rynek krajowy, ale rozpoczęto także eksportować za granicę. Jak wiadomo, fabryka mączki rybnej została wybudowana przez Morski Instytut Rybacki i jest prowadzona pod kierownictwem Hali i Chłodni Rybnej.

Fakt eksportu świadczy o dobrej jakości wytwarzanej mączki rybnej, przy czym należy pamiętać, że od samego początku fabryka pracuje siłami polskimi. Wobec braku ochrony celnej na ten artykuł, zdobycie rynku wewnętrznego dla krajowej mączki rybnej było połączone z dużym wysiłkiem. Można na tym miejscu dodać, że fabryka zajęła się również produkcją mączki ze skorup jaj, które dotychczas wyrzucało się bezużytecznie.

REPERACJA I GARBOWANIE SIECI ODBYWA SIĘ JUŻ W GDYNI.

Jak się dowiadujemy, firma „Mewa" uruchomiła urządzenia do garbowania sieci. Sieci, które przywiózł statek „Korab II", były już garbowane w Gdyni. Ciekawie wyglądała łąka, zasłana suszącymi się sieciami, niczym świeżo zorane pole. Przy pracy tej szereg dziewcząt zajętych było naprawą rozerwanych oczek poszczególnych sieci morskich, służących do połowów śledzi.

ZWIĄZEK KOMISJONERÓW ŚLEDZI POWSTAŁ W GDYNI.

Onegdaj odbyło się posiedzenie organizacyjne osiadłych w Gdyni przeważnie niedawno komisjonerów i pośredników branży rybno-śledziowej. Organizacja postawiła sobie za cel ścisłą współpracę z importerami śledzi, zamierzając żądać od nich zagwarantowania sprzedaży tego artykułu za wyłącznym pośrednictwem komisjonerów.

Do władz organizacji komisjonerów i pośredników branży rybno-śledziowej wybrano A. Cukiermana, jako przewodniczącego i G. Wintera, jako sekretarza. Poza wymienionymi w zebraniu organizacyjnym wzięli udział: L. Lewinson, J. Jofels, M. Monk, A. Majerczyk, N. Rostowski i A. Sirota.

CZY ŚLEDZIKI BAŁTYCKIE NADAJĄ SIĘ DLA RYBNEGO PRZEMYSŁU KONSERWOWEGO?

W związku z głosami w sprawie niedostatecznego wykorzystania połowów śledzików bałtyckich dla celów przemysłowych, po zasięgnięciu opinii wśród przemysłowców rybnych w Gdyni, dowiadujemy się, że ten gatunek ryb nadaje się głównie dla celów wędzarniczych. Śledziki bałtyckie, podobne do szprotów, znane są na rynku sprzedaży jako sielawki. Śledziki nadają się również do potraw gotowanych. Stosunkowo niewielkie zastosowanie znajdują natomiast ze względu na swe właściwości w zakresie przemysłu konserw rybnych, gdzie są jedynie używane dla fabrykacji marynatów jako t. zw. moskaliki, sporządzane na sposób norweski.

Z uwagi na możliwości wykorzystania śledzików ze względu na ich niską cenę przez ludność uboższą, zwiększone połowy tych tanich rybek należałoby lokować przede wszystkim na rynku miejscowym. W tym też kierunku winny iść wysiłki wędzarń i handlarzy ryb.

NOWY MAGAZYN ŚLEDZIOWY W PORCIE RYBACKIM.

W porcie rybackim w Gdyni ukończono budowę magazynu śledziowego towarzystwa połowów dalekomorskich „Korab". Magazyn znajdujący się przy nabrzeżu Wilsonowskim posiada 1.192 m² powierzchni, jest budynkiem piętrowym, murowanym, krytym papą. Wymiary jego wynoszą 20 m na 52,60 m., koszt budowy — 130.000 zł. Od strony wschodniej magazyn posiada biura parterowe, razem cztery pokoje, od strony zachodniej znajdują się pomieszczenia gospodarcze, jak magazyn soli, ustępy, poczekalnie dla robotników itp. Właściwy magazyn zajmuje na parterze powierzchnię 31,87 m. na 19.46 m. i posiada po dwie bramy od strony północnej i południowej. Podłoga magazynu jest żużlowa, okna zamykane okiennicami od wewnątrz, sufit podparty piętnastoma filarami z cegły. Przedłużeniem magazynu jest t. zw. pakownia, czyli miejsce przepakowania śledzi, o powierzchni 18,22 m. na 19.18 m. Podłoga pakowni jest betonowa. Pod pakownią znajduje się piwnica o tej samej powierzchni dla przechowywania beczek ze śledziami. Do tej piwnicy transportuje się beczki natychmiast po przybyciu statku. Z piwnicy do pakowni beczki dostają się specjalnym wyciągiem elektrycznym. Na pierwszym piętrze budynku mieści się magazyn sieci i innych materiałów. Całość jest cennym nabytkiem dla portu rybackiego w Gdyni, tym bardziej, że została wybudowana przez kapitały polskie.

FABRYKA LODU POWSTANIE W PORCIE RYBACKIM WŁADYSŁAWOWO.

Jak się dowiadujemy — Morski Urząd Rybacki w Gdyni, po zbadaniu kwestii rosnącego zapotrzebowania lodu w związku z wzrastającymi połowami dalekomorskimi, zamierza przystąpić do budowy fabryki lodu w porcie rybackim Władysławowo. — Dotychczas statki i kutry rybackie przy wyjazdach na połowy pod Bornholm, na wody Skagerraku i morza Północnego, zaopatrywały się w lód w Gdyni.

Konieczność budowy fabryki we Władysławowie wypływa i z tej przyczyny, że podobny zakład w Gdyni okazuje się za mały dla pokrywania całkowitego zapotrzebowania w lód przez statki rybackie polskie i częściowo zagraniczne.

SZKOŁA RYBACKA POWSTANIE W SIERAKOWIE.

Zarządy Wielkopolskiego i Pomorskiego Towarzystwa Rybackiego wystąpiły z inicjatywą wspólnego zorganizowania szkoły rybackiej, która miałaby powstać w Sierakowie nad Wartą. Wymienioną szkołę ma zorganizować Wielkopolska Izba Rolnicza w Poznaniu. —

Kronika zagraniczna

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI OD 1 KWIETNIA DO 3 WRZEŚNIA 1938 R.

Według angielskich danych statystycznych, ze szkockich połowów śledzi, dokonanych w okresie od 1 kwietnia do 3 września br. dowieziono świeżych — 578,6 tys. crans, zasolono patroszonych śledzi — 487,5 tys. beczek, zasolono według gatunków — 121,3 tys. beczek, wywieziono za granicę — 386,6 tysięcy beczek.

NIEMIECKIE POŁOWY ŚLEDZI W OKRESIE MAJ — WRZESIEŃ 1938 R.

Niemieckie połowy śledzi od maja do 1 września rb. wynosiły 265.000 kanties (398 tys.), w połowach wzięło udział 170 statków (173), które dokonały 338 podróży (542).

Tego roku niemiecka flotylla lugrów zatrzymała się dłużej, niż zwykle, na północnych wodach, gdzie głównie poławiano matiesy i półpełne śledzie, ukazujące się w handlu jako tłuste. Brak w tym roku średnich i małych śledzi. Pełne śledzie ukazały się dopiero pojedynczo w niektórych ostatnio dowiezionych połowach. Upłynie zatem kilka tygodni, zanim będzie można pokryć całkowity popyt na śledzie pełne na rynku niemieckim.

NOWA FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W NORWEGII.

Norweski Związek Rybaków przystąpił do budowy fabryki mączki rybnej i olejów rybnych, która stanie w miejscowości Asköy. W tym celu zawiązało się ostatnio przedsiębiorstwo pod nazwą „A. S. Sildefiskernes Fabrikklag“, o kapitale zakładowym 500.000 koron norweskich.

W związku z budową wymienionej nowej placówki przemysłowej odbyła się w Bergen konferencja, na której omówiono kwestię ustosunkowania się związkowej fabryki mączki rybnej do istniejących zakładów przetwórczych tego samego rodzaju.

NOWE USTAWODAWSTWO RYBACKIE W ESTONII.

Jak donosi „Eesti Kalandus“ z dniem 1 stycznia 1939 r. wprowadzone zostanie z mocą obowiązującą nowe estońskie ustawodawstwo rybackie.

Nowa ustawa rybacka t. zw. „Kalandusseadus“ obejmuje 6 rozdziałów, a m. a) prawo rybackie, b) stosowanie tego prawa, c) ochronę ryb, d) kapitał przedsiębiorstw rybackich, e) kontrolę rybołówstwa, f) przepisy końcowe.

Przykład Estonii spowoduje niewątpliwie sąsiednie kraje nad Bałtykiem do uporządkowania i kodyfikacji ustawodawstwa w zakresie rybołówstwa morskiego.

ROZWÓJ NIEMIECKIEGO RYBOŁÓWSTWA WIELORYBNICZEGO.

Zachęcone pomyślnymi wynikami połowów, niemieckie towarzystwa dla połowów wielorybów zamierzają rozszerzyć zakres swej działalności przez odpowiednią rozbudowę floty.

W związku z tymi planami, największe niemieckie towarzystwo „Hamburger Walfang Kontor“ zakupiło ostatnio od towarzystwa „Viking — Corporation“ w Panamie duży statek — przetapialnię tranu. o pojemności 14.526 BRT., wraz z całą flotyllą statków łowieckich, zamawiając szereg dalszych jednostek w stoczniach niemieckich. Inne towarzystwa wobec zbliżającego się sezonu połowów zachartezowały na ten sam cel kilka statków skandynawskich, przeważnie norweskich. W ogólności stan niemieckiej floty wielorybniczej na Atlantyku liczyć będzie w sezonie 1938/39: 7 statków-fabryk oraz 54 statki łowieckie.

Niemieckie rybołówstwo i przemysł wielorybniczy rozwój swój w wielkiej mierze zawdzięcza Norwegom, którzy zajmując w nim kierownicze stanowiska, kształcą w tym fachu rybaków niemieckich. Również na statkach łowieckich Norwedzy są niezastąpionymi harpunnikami.

NIEMIECKA WYSTAWA RYBNA „SEGEN DES MEERES“.

Projektowana niemiecka wystawa rybołówczo-wielorybnicza, która miała się odbyć w Hamburgu we wrześniu rb., urządzona zostanie — jak donosi prasa niemiecka — dopiero na wiosnę 1939 roku.

Organizacją pierwszej tego rodzaju wystawy rybołówczo-wielorybniczej w Niemczech zajmuje się Urząd Wyżywienia Rzeszy oraz władze hanzeatyckiego miasta Hamburga.

KONSERWY Z MIĘSA KROKODYLOWEGO.

W Kongo Belgijskim założono prywatną fabrykę konserw, w której przerabia się głównie mięso z krokodyli. Fabryka przerabia dziennie około 15 krokodyli, łapanych w zastawiane pułapki, na konserwy w formie befsztyków, gulaszów, pieczeni e. t. c. Poza tym wysyła mięso do Belgii, gdzie się wyrabia z niego kostki bulionowe. Konserwy mają dobry zbyt w Ameryce. Wydatki fabryki, która zatrudnia 300 muszynów, pokrywa już dochód ze skór krokodylowych, wysyłanych do Belgii dla dalszej obróbki.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Lekkie ożywienie, jakie zarysowało się ostatnio w handlu hurtowym towarów kolonialnych, utrzymuje się nadal. Mimo braku zawarcia większych konkretnych transakcyj, zainteresowanie na poszczególne artykuły wzrasta z dnia na dzień.

Prace importerów nad ostatecznym przygotowaniem się do pełnego sezonu jesienno-zimowego są intensywniejsze, niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Jest to zrozumiałe i jasne. Przed każdym bowiem nowym sezonem handlowym, każdy importer stara się o dowóz odpowiedniej ilości towaru i jego asortymentów i oczekuje zwiększenia obrotów oraz rentowności przedsiębiorstwa, która w ostatnich latach nie tylko, że znacznie zmalała. ale w niektórych okresach w ogóle zawodzi z przyczyn od importerów niezależnych. Nie ustają również zabiegi o zdobywanie nowych klientów. Ilość tych zależna będzie niewątpliwie jednak od sprawności i elastyczności danego przedsiębiorstwa i solidnej obsługi z jego strony.

Poza walką o zdobycie nowych odbiorców. wśród importerów daje się zauważyć pewne zdenerwowanie. Jest ono wywołane niepewnością o wysokości otrzymać się mających przydziałów kontyngentowych, szczególnie na artykuły gwiazdkowego sezonu oraz na trzy główne artykuły kolonialne — kawę. herbatę i korzenie. Ostatnio kontyngenty przywozowe zostały znacznie zmniejszone, szczególnie na pieprz. Brak danych na czas o przydziałach paraliżuje wszelkie przedsięwzięcia poszczególnych firm importowych i bardzo często naraża je na straty. Towar jaki zakupują na opóźnione przydziały jest albo przepłacony za granicą. bądź też przychodzi do kraju w środku lub na końcu sezonu i wskutek niesprzedaży, musi być przechowywany do sezonu następnego.

Na zagranicznych rynkach zakupu, tendencja prawie na wszystkie artykuły gwiazdkowe i spożywcze jest mocna. a ceny zwyżkowe.

Kawa surowa:

Obroty w handlu kawą surową wzrastają z dnia na dzień. Zainteresowanie na wszystkie gatunki kawy znacznie silniejsze. niż w poprzednich okresach. Jest ono wywołane wyczerpaniem się zapasów tak u samych detalistów. jak i u mniejszych hurtowników kolonialnych. a poza tym także zmniejszonymi dowozami kawy w ogóle do portów polskich. Zmniejszenie zbiorów kawy w Brazylii o około 15 proc. i w związku z tym zapowiedziana redukcja eksportu brazylijskiego jest również pewnym bodźcem dla kupców krajowych do zdobycia na czas odpowiedniej ilości tego artykułu. Zbiory kawy niebieskiej zapowiadają się w niektórych krajach znacznie gorzej, niż w sezonie ubiegłym. Eksport będzie odpowiednio mniejszy.

W związku z powyższym, tendencja na rynkach zagranicznych jest mocna na wszystkie gatunki kawy. Kawa brazylijska zwyżkowała w stosunku do kwietnia i maja z 21 na 27 sh. za 50 kg. Ceny na kawy niebieskie wzrosły o 10 — 15 proc.

Na rynku krajowym ceny w stosunku do czerwca i lipca zwyżkowały również o 10 — 15 proc. Kształtują się one obecnie następująco za 1 kg surowej, oclonej loco magazyn importera: „Rio VII“ zł 3,20 — 3,30, „Santos“ zł 3,90 — 4,10, „Guatemala“ zł 490 — 5,50.

Herbata:

Dowozy herbaty są mniejsze niż w poprzednich okresach, a obroty średnie. Ceny ustabilizowały się nieco i są widoki, że utrzymają się na tym poziomie przez pewien okres czasu. Importerzy sądzą jednak, że wskutek mniejszych kontyngentów przywozowych i po wyczerpaniu wszystkich starych zapasów, ceny wzrosną na wszystkie gatunki herbaty.

Obecnie kształtują się one następująco za 1 kg towaru oclonego, loco magazyn importera: „Cejlon zwykły“ zł 12 — 13,40, „Sumatra“ zł 12,50 — 13,— „Travancora“ zł 13,50 — 14.— „Darieeling“ zł 14 — 18,— zależnie od jakości herbaty.

Na rynku londyńskim sytuacja przedstawiała się w ubiegłym tygodniu następująco: popyt na herbaty indyjskie nieco słabszy, ogólnie jednak zadawalający. — Herbaty „Assam“ kupowano dużo, lecz z pewnym wyróżnieniem gatunków. Ceny na pewne gatunki tej herbaty spadły i mają dalszą tendencję zniżkową. Na średnie gatunki „Assam“ rynek był stały. Herbata „Darieeling“ cieszyła się wprawdzie dobrym popytem. lecz nieregularnym. Zapotrzebowania tranzytowe, spokojniejsze.

Na herbaty cejlońskie tendencja mocna, popyt aktywniejszy niż w poprzednim tygodniu. Ceny zwyżkowe. — Taka sama tendencja była również na herbaty z Jawy i Sumatry. Na herbaty chińskie rynek spokojny. Przeciętnie ceny przedstawiały się za 1 lbs. następująco: na „Assam“ — 1 sh. 5,77 d., „Darieeling“ — 1 sh. 10.79 d., „Cejlon“ 1 sh. 3.66 d., „Jawa“ 1 sh. 0,61 d., „Sumatra“ 11,26 d.

Korzenie:

Na rynku odczuwa się brak pieprzu na skutek małych kontyngentów przywozowych.

Zapotrzebowanie jest w tej samej wysokości, jak w latach poprzednich, a dowozy znacznie mniejsze. Ceny kształtują się następująco za 1 kg pieprzu, loco magazyn importera (towar oclony) za: pieprz czarny zł 3,20 — 3,30, pieprz biały zł 3,50 — 3,60. Cena na rynkach zagranicznych spadła o 1 hfl. na 50 kg.

Zapotrzebowanie na gatunki korzeni sezonu gwiazdkowego, a szczególnie na cynamony, nieco się zwiększyło w stosunku do poprzedniego okresu. Na piment popyt w dalszym ciągu słaby.

Owoce suszone:

Zainteresowanie na owoce suszone, szczególnie na figi, sułtanki, jądra orzechowe i śliwki wzrasta. Odbiorcy krajowi dla zaspokojenia swego zapotrzebowania starają się o ile możności zakupywać towar. nawet płynący. Czynią to ze względu na stały wzrost cen na poszczególne artykuły na rynkach zagranicznych z wyjątkiem cen na śliwki, który jest wywołany bądź mniejszym urodzajem danego artykułu, bądź też zakontraktowaniem większych dostaw ze strony importerów niemieckich.

Ceny za jądra orzechów laskowych zwyżkowały w Turcji o około 25% i doszły do Łtq. 90,— za 100 kg przy natychmiastowej dostawie, 87—88 Łtq. przy dostawie w drugiej połowie września i w październiku. Orzechy laskowe neapolitańskie i rzymskie kosztują obecnie 1.200—1.250,— lirów za 100 kg, a przed paru tygodniami kosztowały tylko około 1.000 lirów. Ceny za orzechy laskowe podłużne wzrosły z 374 na 450—500 lirów za 100 kg. Migdały sycylijskie utrzymują się w cenie od 1.160—1.460.— lirów za 100 kg. figi greckie — sh. 35,— przy załadowaniu w bież. miesiącu, a przy załadowaniu w październiku sh. 32,—. Podane ceny rozumieją się cif Gdynia.

Na śliwki suszone jugosłowiańskie, ceny wskutek mniejszych urodzajów i większych zakupów przez Niemcy kształtują się następująco za: 100 kg cif franco wagon Gdynia: 110/120 — 700.— dinarów, 95/100 — 790.— dinarów, 80/85 — 890,— dinarów.

Ceny za śliwki amerykańskie podniosły się o 50—80 centów za worek, zależnie od wielkości śliwek.

Ceny za pestki morelowe z U. S. A. zwyżkowały o 30—50 cent. dolarowych na worku 50 kg. Pociągnie to za sobą zwyżkę ceny za jądra morelowe w kraju.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDN. W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 10 września br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców. południowych: 3.950 skrzyń pomarańcz, 1.734 skrzyń cytryn i 400 skrzyń grapfruitów.

W stosunku do zapasów zanotowanych w dniu 30 sierpnia br., zmniejszył się o ca 10% zapas pomarańcz, natomiast zwiększył się o ca 100% zapas cytryn i ca 180% zapas grapfruitów. —

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 29 sierpnia do 13 września br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów. Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 1 września na aukcję:
342 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 209 skrz. w cenie 17 sh. skrzynia transito
570 klatek winogron włoskich — sprzedano: 570 kl. w cenie 1,40—1.50 zł kg
500 skrzyń cytryn włoskich — wycofano z powodu braku nabywców.

Dnia 5 września wystawiono:
351 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 351 skrz. w cenie 1,70—1,75 zł kg
200 worków Ciup Elemé — rodzynek — sprzedano 30 w. w cenie 1,25 zł kg
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 500 skrzyń w cenie 40—41.50 zł skrz.

Dnia 8 września oddano do przetargu:
200 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 200 skrzyń w cenie 40—44 zł 1 skrzynia
200 klatek winogron holend. — sprzedano 200 kl. w cenie 8,50—9,50 zł klatka
22 worki rodzynek cypryjskich — sprzedano: 22 w. w cenie 1,30 zł 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 29 sierpnia aukcję, na której wystawiły 550 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich Mosambique. Towar w całości został sprzedany w cenie 1,80—1,86 zł 1 kg.

Następny przetarg odbył się dnia 6 września. Na aukcji wystawiono 5 wagonów t. j. 2.710 klatek winogron włoskich, które w całości sprzedano po 1.14—1,23 zł za 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W handlu hurtowym ceny cytryn kształtują się około 85—88 zł para skrzyń. Zainteresowanie towarem słabe.

Winogrona włoskie, które dowożone są do Gdyni w ilości ca 2—3 wagonów tygodniowo, zależnie od zapotrzebowania sprzedawane są przez hurtowników po 1,40—1,50 zł 1 kg.

Pomarańcze z Mosambique, cieszące się w pierwszych dniach ukazania się na rynku bardzo silnym zainteresowaniem, obecnie sprzedawane są po umiarkowanej cenie ca 1.80 do 1,90 zł 1 kg.

Winogrona holenderskie dowożone w małych ilościach, ze względu na to, że winogrona włoskie są o wiele tańsze, nie cieszą się większym popytem. Cena waha się od 10 do 11 zł klatka.

Importowane w tym okresie owoce południowe nie cieszą się większym zainteresowaniem wskutek silnej podaży owoców krajowych. których cena jest bardzo przystępna.

KOMPENSACYJNY PRZYWÓZ POMARAŃCZ Z EGIPTU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu dopuściło kompensacyjny przywóz pomarańcz z Egiptu na warunkach następujących:

1) po stronie wywozu zostają dopuszczone komplety skrzynkowe, których wywóz winien nastąpić przed przywozem pomarańcz;

2) wywóz winien być dokonany do Egiptu

3) stosunek przywozu do wywozu winien wynosić 1 : 2 na korzyść wywozu, przy czym należy przyjąć wartość przywozu cif porty polskiego obszaru celnego — wywozu fob porty polskiego obszaru celnego;

4) transakcja kompensacyjna nie może wyrażać się cyfrą niższą niż 100 tys. zł po stronie wywozu;

5) rozwikłanie transakcji ma nastąpić w terminie 6 miesięcy po stronie wywozu i 9 miesięcy po stronie przywozu — licząc od daty wydania przyrzeczenia (t. zw. dawniej promesa) przez Radę Handlu Zagranicznego. Całość kontroli i wykonanie powyższego powierzone zostało Radzie Handlu Zagranicznego.

WINOGRONA Z RUMUNII.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 VIII 1938 r. (Dz. U. R. P. nr 64/38) wprowadziło w życie postanowienia drugiego protokółu dodatkowego do konwencji handlowej polsko-rumuńskiej z dnia 23 VI 1930 roku.

W myśl postanowień protokółu winogrona świeże w opakowaniu ponad 5 kg (poz. polskiej t. c. 57 ex .p. 1) będą podlegały cłu w wysokości 35 zl od 100 kg w czasie od 15 VIII do 14 X 1938 roku.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Kawa:

G u a t e m a l a donosi, że zbiory 1938/39 z powodu pomyślnej pogody będą rekordowe. Eksport do 15 lipca wyniósł 969.011,77,5 kwintali.

C o s t a R i c a: Załadowano w sezonie 1937/38 do dnia 15 czerwca razem 348.677 worków, które wysłano do następujących państw: Anglia — 156.106 worków, Niemcy — 96.945, inne państwa europejskie — 23.228, Stany Zjednoczone i Kanada — 72.398 worków.

J a m a j k a wysłała 95% swoich zbiorów do Kanady i Anglii. Ogółem eksportowano 55.000 worków po 60 kg. Nieznaczny ten eksport, związany z produkcją. spowodowały znaczne zbiory w ubiegłym sezonie, które wyczerpały siłę drzew kawowych.

C o l o m b i a: Eksport w czerwcu wyniósł 424.099 worków, z czego 366.245 worków poszło do Stanów, do Europy — 41.230 i innych kontynentów — 16.624 worków. Obecne wzmocnienie rynku światowego spowodowało ożywione zakupy i wyższe ceny. Nowe zbiory nastąpią w listopadzie.

B r a z y l i a: Lepsze gatunki wykazują wzrost w cenie. Dobrych Santosów nie jest wiele: gdyby Brazylia produkowała dobre gatunki w większej ilości, znalazłaby na nie zbyt. Plantatorzy wiedząc o tym, kładą obecnie uwagę na staranniejsze preparowanie lepszych gatunków, tworząc tym poważną konkurencję dla producentów szlachetnych kaw. Pomimo tendencji mocnej na Santosy, kawy Rio stale jeszcze w cenie są słabe i raczej powiększa się różnica w cenie pomiędzy obydwoma gatunkami. Santos 4 w Nowym Yorku oferowano od 6,80 do 7,30, Victoria 7 po 4,70 do 4,75 C & F. Nowe zbiory będą znacznie mniejsze od ostatnich. W lipcu zniszczono 649.000 worków, tak że ogółem do końca lipca zniszczono 62.621.000 worków.

E t i o p i a — obecnie produkuje 350.000 worków rocznie. Koszty produkcji oraz transportu będą zmniejszone, aby te kawy znalazły większy zbyt.

F r a n c j a — importowała w czerwcu br. — 100.000 worków mniej, aniżeli w maju. Import z kolonij francuskich wzrósł z 71.573 do 84.227 worków, z innych krajów zaś spadł z 272.877 na 149.020 worków. Kolonie francuskie dostawiają obecnie — 21% ogólnego importu kawy, w roku 1936 udział ich wynosił tylko 17%, a w 1933 r. — 6%. Widać z tego, że kraje z koloniami uniezależniają się więcej w zakresie importu od krajów samodzielnych. Jakość kaw z kolonij francuskich nie stoi jeszcze na wysokim poziomie, ponieważ tylko 10% jest gatunku arabica, reszta zaś Robusta i Liberia.

Konsumcja światowa w lipcu, w pierwszym miesiącu roku nowych zbiorów 1938/39 wynosiła — 2.339.368 worków w porównaniu do 1.873.982 worków w tym samym okresie 1937/38. Nadwyżka wynosi 465.386 worków, czyli 24,8% i stanowi rekordową konsumcję, zwłaszcza w lipcu. W Stanach Zjednoczonych konsumowano 1.254.368 czyli 36,8% więcej, aniżeli w lipcu ub. r, w Europie — 960.000 czyli 10,3%. Dowodem, że Brazylia powoli zdobywa znów stracony rynek, jest fakt, że eksportowała ona w lipcu 1.537.563 worków tj. 539.296 worków — czyli 54% więcej, aniżeli w lipcu 1937 r., podczas gdy dostawy innych kaw zmniejszyły się o 8,4%.

Notowania nowojorskie w centach U. S. A.

	16 sierpień	26 lipiec
Brazylia:		
Santos 4 C&F	6.50—7,50	6,50— 6,70
Rio 7/8 C&F	4.75	4.40
Jawa Robusta Washed C&F	6.25	6,20
Maracaibo Trujillo	7	6,25
Maracaibo Cucuta washed	12,00—12.25	11,75—12,—
La Guayra Caracas washed	11.00—11,75	10,5 —11,5
Colombia:		
Bogota	11,—	10,65
Manizales Excelso	11,25—11,5	10,8 —11,—
Medellin Excelso	12,—	11,25—11,5
Guatemala good washed	9,5	
San Salvator washed firsts	11.—	10,75
Mexico:		
Cordoba washed	10,00—10,5	10,25—10,5
Coatepec	11,5	10,75

Herbata:

Cejlońskie zbiory uległy poprawie w jakości, specjalnie z okręgów Dimbula i Uva, i są dość wielkie.

Produkcja w Indiach w roku 1936 wynosiła 395.181.000 lbs, z czego 389.585.000 lbs czarnej herbaty. Ilość tę dzieli się na następujące prowinje: Assam — 223.326.000, Bengal — 102.010.000, Indie Południowe — 64.508.000, Indie Północne — 4.212.000, Bihar — 1.125.000. W Indiach jest ogółem 5.814 plantacyj herbaty.

AMERYKAŃSKI RYNEK OWOCÓW SUSZONYCH.

Z U. S. A. donoszą, że zainteresowanie na owoce suszone ożywiło się. Pomimo to ceny utrzymują się w dalszym ciągu na niskim poziomie. Transakcje kupna dochodzą do skutku na razie tylko na mniejsze dostawy.

Producenci śliwek suszonych ustalili ilość produkcji, która będzie wycofana z rynku i to na 132 tys. ton śliwek, ilość ta będzie prawdopodobnie zużyta na inne cele przemysłowe, szczególnie do wyrobu marmolady. Podaż śliwek suszonych z uwagi na dużą produkcję śliwek świeżych, będzie w tym roku znacznie większa niż w roku ubiegłym.

Również zbiór rodzynek będzie w tym roku znacznie większy, niż w latach ubiegłych. Nadwyżka zbioru zostanie wykupiona przez specjalny pool, finansowany przez czynniki rządowe.

SPADEK CEN NA CEBULĘ NA RYNKACH ZAGRANICZNYCH.

Na skutek zwiększonych dowozów cebuli holenderskiej na rynek angielski i rynki skandynawskie, ceny za ten artykuł znacznie spadły. W Londynie cebula holenderska sprzedawana jest po sh. 4/6—5/— za 50 kg. Za worki 25 kg osiąga się tam od sh. 2/5—2/9 pod warunkiem. że towar jest dobrze sortowany. W innych ośrodkach ceny są o kilka pensów wyższe.

Na cebulę polską nie ma na poszczególnych rynkach w ogóle zainteresowania. Na razie eksport jest mocno deficytowy i o ile producenci będą nadal żądać wygórowanych cen, eksport stanie się w ogóle niemożliwy.

PALESTYNA ZAMIERZA HODOWAĆ POMARAŃCZE „VALENCIA".

W Palestynie czynione są usilne starania w kierunku nakłonienia ogrodników do produkcji pomarańcz t. zw. „Valencia — Arangen". Ten gatunek pomarańcz jest bowiem więcej pokupny w niektórych krajach, niż pomarańcze palestyńskie gatunku „Shamouti". — W ostatnim sezonie Palestyna wywiozła około 100 tys. skrzyń pomarańcz gat. „Valencia", wobec 9,5 mil. skrzyń gat. „Shamouti".

Już obecnie eksporterzy palestyńscy czynią starania o zawarcie kontraktów z importerami w poszczególnych krajach na dostawę pomarańcz w nadchodzącym sezonie.

NIEMCY WPROWADZAJĄ NOWY TYP KONTRAKTÓW KUPNA NA OWOCE GRECKIE.

Zgodnie z obowiązującym zwyczajem handlowym, suszone owoce greckie, jak figi, sultanki i koryntki kupowane były z klauzulą wagi ca (circa), która zamieszczana była w kontraktach kupna — sprzedaży. Tego rodzaju klauzule w kontraktach kupna, były powodem do szeregu nadużyć ze strony eksporterów greckich. Obecnie czynniki niemieckie ustaliły ścisły procent manka, jaki może być dopuszczalny przy poszczególnych towarach i jednostkach opakowania. Ma to na celu ochronę importerów przed niesolidnymi dostawcami.

ROZWÓJ EKSPORTU WŁOSKIEGO W ROKU BIEŻĄCYM.

Jak z podanego niżej zestawienia porównawczego eksportu w czerwcu 1937 i 1938 r. wynika, dał on w roku bieżącym nadzwyczajne wyniki. Tonaż i wartość eksportu owoców świeżych i suszonych wzrosła w większości artykułów blisko względnie ponad 100%.

Wartość ogólna eksportu wymienionych niżej artykułów wzrosła ze 116 milionów lirów w roku ubiegłym na 159 milionów w roku bieżącym.

	czerwiec 1937		czerwiec 1938	
	q	lirów	q	lirów
kartofle	198.750	8.924.000	260.970	19.875.000
jarzyny	82.613	5.313.000	189.242	15.659.000
pomarańcze	685	96.000	427	124.000
cytryny	110.810	25.565.000	140.564	26.594.000
in. świeże owoce	411.761	61.121.000	428.444	72.865.000
figi	1.785	168.000	2.245	287.000
migdały	6.245	7.424.000	11.599	12.777.000
orzechy	1.038	558.000	2.601	1.636.000

Porównując w dalszym ciągu podane wyżej cyfry statystyczne eksportu w czerwcu 1937 i 1938 widzimy prawie w każdym wymienionym artykule wzrost tego eksportu, tak tonażowy jak i wartościowy.

ZYSKI SP. AKC. AFRYKAŃSKIEGO TOW. OWOCOWEGO W HAMBURGU.

Towarzystwo „Afrikanische Frucht — Companie A. G.“ za kapitałem 4 mil. RM., uzyskało w 1937 r. czystego zysku 675,8 tys. RM. i udzieliło dywidendy 8 proc. Statki towarzystwa dokonały 57 podróży; do tego dochodzi jeszcze 11 podróży statków wynajętych. Ogółem przywieziono do Niemiec w 1937 r. 146.100 ton bananów, w tym z Kamerunu 51.233 ton, czyli że ogólny przywóz zwiększył się w porównaniu z rokiem poprzednim o 28.400 ton, a z Kamerunu o 11.270 ton.

Ściśle współpracująca z towarzystwem, Sp. Akc. Bibundi w Hamburgu z kapitałem 700 tys. RM. wykazała zysku 17.395 RM. i udzieliła 7 proc. dywidendy dla akcyj uprzywilejowanych na sumę 233 tys. RM. Oba towarzystwa w roku sprawozdawczym przeznaczyły poważne sumy na odpisy, rozbudowę budynków zarówno gospodarczych, jak i mieszkalnych dla Europejczyków, oraz na zwiększenie plantacyj. Pierwsze towarzystwo zatrudniło w Kamerunie 40 Europejczyków i 1.190 tubylców, drugie — 7 Europejczyków i 1.037 tubylców.

WZROST OBROTÓW W HERBACIE NA RYNKU LONDYŃSKIM.

Według raportu nr 902 Towarzystwa Brokerów Herbacianych w Londynie, sprzedano tam w czasie od 1 stycznia do 8 września br. ogółem 2.477.124 jednostek opakunkowych herbaty, a w takim okresie ubiegłego roku — 2.182.484 jednostek opak. Najwięcej sprzedano herbaty z Północnych Indyj — 1.195.402 skrzyń, z Cejlonu — 800.287, z Południowych Indyj — 234.101, z Afryki — 120.363 skrzyń, z Jawy — 106.011 skrzyń, a z Sumatry — 20.960 skrzyń.

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 września 1938 r. | NR 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Arbitraż bawełny w Gdyni

Poświęcenie gmachu dla Arbitrażu Bawełny w Gdyni, które nastąpiło dnia 26 września b. r. jest stanowczym posunięciem naprzód w organizacji i rozwoju handlu bawełną, choć nie jest jeszcze definitywnym zakończeniem starań, które się tej sprawie poświęca. Arbitraż Bawełny wyposaża nasze miasto portowe w instrument techniczno-handlowy o dużym i doniosłym znaczeniu.

Gmach nowej instytucji, który powstał dzięki ofiarności sfer gospodarczych z jednej, oraz przy wybitnym poparciu Banku Gospodarstwa Krajowego i Ministerstwa Przemysłu i Handlu z drugiej strony — jest dowodem konsekwentnie rozwijającej się polskiej myśli gospodarczo-morskiej. Toteż fakt otwarcia Arbitrażu Bawełny jest właściwy po temu, aby naświetlić dzieje dotychczasowego rozwoju handlu bawełną w Gdyni i podkreślić twórczą inicjatywę, która się do powstania tego instrumentu przyczyniła.

Myśl skierowania bawełny przez port gdyński powstała wśród miarodajnych czynników już w okresie, gdy Gdynia na skutek wzrostu obrotów towarowych odgrywać zaczęła poważniejszą rolę. W latach 1927 — 1928 — 1929 koncepcja ta rozważana była w resorcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, stanowiąc temat rozmów z przędzalnikami i załadowcami oraz ekspedytorami. Zagadnienie to traktowano jednak odcinkowo, nie obejmując tych wszystkich elementów, które składają się na pojęcie handlu surowcem bawełnianym. Wchodziły tu w rachubę takie czynniki, jak: transport, magazyny portowe, sprawny przeładunek, fachowa manipulacja i wreszcie kredyty dla transakcyj handlowych i umożliwienie konsygnacji bawełny w porcie. Oprócz tego wchodziły tu w rachubę także sprawy podatku, który w konstrukcji naszego systemu podatkowego zbyt wysoką stopą obarczał transakcje bawełną, stawiając w ogóle handel ten pod znakiem zapytania.

Dopiero dokładne zbadanie wspomnianych spraw dopomogło do osiągnięcia koordynacji w pracach wyżej wymienionych czynników. W zakresie ściągnięcia ładunków bawełny przez nasz port zdecydowanie aktywną rolę odegrały polskie przedsiębiorstwa ekspedytorów portowych. Przemysł włókienniczy, widząc istniejące braki w organizacji transportu i przeładunku jako też wyposażeniu portu w potrzebne składy i urządzenia odnosił się z początku do omawianej sprawy z rezerwą. Zastrzeżenia te ustępowały w miarę poprawiania się warunków przeładunkowych, składowych i kredytowych. Poza tym znalazło się w Łodzi kilka osób, które od samego początku zdecydowanie dążyły do usamodzielnienia polskiego handlu bawełną.

Zespolenie omawianych wysiłków i dążeń sfer gospodarczych, jak i administracji portu jest w dużej mierze zasługą b. Naczelnika Wydziału Handlowego w Urzędzie Morskim, a obecnego dyrektora firmy ekspedycyjnej „Warta" p. Gieysztora.

Pierwsze transporty bawełny surowej przeszły przez Gdynię już w roku 1929, ale obejmowały one tylko drobne partie tego surowca, a ich skierowanie na port gdyński miało charakter raczej przypadkowy. Dopiero przy końcu 1931 roku przeszły przez Gdynię

znaczniejsze partie bawełny, dzięki zwiększeniu zainteresowania, okazanego dla tej sprawy przez łódzkie sfery przemysłowe. W roku 1929 importowano przez Gdynię zaledwie 205 ton bawełny, a w roku 1930 — 564 tony.

Pierwsze transporty bawełny nie przychodziły do Gdyni wprost z portu wywozowego, lecz transportem łamanym z przeładunkiem po drodze w Hamburgu lub w Kopenhadze. Taki stan rzeczy istniał do roku 1931. — Od tego roku sprawa importu oraz przeładunku bawełny w Gdyni uległa już wyraźnemu polepszeniu. Na początku lutego 1931 roku zawinął do Gdyni po raz pierwszy z ładunkiem bawełny statek „Torronto", należący do firmy armatorskiej „Wilh. Wilhelmsen" z Oslo. — Znaczenie tego wydarzenia polegało przede wszystkim na tym, że wymieniona linia posiada bezpośrednie połączenie z portami zatoki Meksykańskiej, tak, iż większe partie bawełny (ponad 1.000 bel) mogły być odtąd przewożone do Gdyni bezpośrednio z portu załadowania.

Poważnym etapem w rozwoju handlu bawełną było wybudowanie 2 magazynów dla bawełny w Wolnej Strefie w latach 1932 i 1933, jednego dla manipulacji i drugiego długoterminowego do składowania bawełny. Magazyny te przejął do eksploatacji Bank Gospodarstwa Krajowego, który z tą chwilą rozszerzył swoją działalność w odniesieniu do udzielania kredytów pod zastaw bawełny, stwarzając tym samym trwałe podstawy dla konsygnacji bawełny w porcie. Mówiąc o kredytach dla handlu bawełną podkreślić musimy także działalność prywatnych banków, a mianowicie Banku Cukrownictwa, Domu Bankowego Dr. Kugla, Banku Zachodniego, Banku Handlowego i Powszechnego Banku Związkowego.

O stopniowym polepszaniu się warunków przeładunkowych w porcie gdyńskim świadczą cyfry statystyczne za lata następne, wykazujące szybkie tempo wzrostu przeładunków bawełny: rok 1931 — 6.100 t., rok 1932 — 26.800 t., r. 1933 — 77.700 t., r. 1934 — 82.900 t., r. 1935 — 84.400 t., r. 1936 — 91.800 t., r. 1937 — 93.000 t. i I. półrocze roku 1938 — 46.930 t.

W pracy akwizycyjnej tych ładunków wybiły się na czoło następujące przedsiębiorstwa ekspedycyjne: „Warszawskie Towarzystwo Transportowe", „Warta", „Pantarei" oraz firma „Bergenske Baltic Transports Ltd.", obecnie „Bergtrans", która reprezentuje nie tylko towarzystwa żeglugowe, przewożące bawełnę, lecz jest jednocześnie poważnym spedytorem tego artykułu.

Równolegle do wzrostu przywozu bawełny do Polski zanotować można także zjawisko preferowania stawek celnych na ten surowiec, importowany bezpośrednio przez porty polskiego obszaru celnego. Wykazują to odnośne pozycje taryfy celnej, której wydanie z roku 1934 (pozycja 606) określa za 100 kg bawełny surowej, odpadków z niej i wyczesków bawełnianych, sprowadzanych bez podania bliższej drogi przywozu 45 zł cła, podczas gdy import tego surowca uskuteczniany przez porty polskiego obszaru celnego, za zezwoleniem Ministerstwa Skarbu względnie Ministerstwa Przemysłu i Handlu — przewiduje stawkę 1,— zł. z równoczesnym zwolnieniem od opłat manipulacyjnych w wypadku odprawy celnej bawełny na wagony.

W roku 1934 rozpoczęto pertraktacje ze Związkiem Amerykańskich Eksporterów Bawełny w sprawie utworzenia Arbitrażu Bawełny w Polsce. Pierwsza konferencja odbyła się dnia 1 lutego z udziałem delegata eksporterów amerykańskich, p. Lindsay'a. Miała ona na celu zaznajomienie przedstawiciela Związku z postulatami i projektami polskimi, zmierzającymi do uruchomienia wymienionego Arbitrażu. Posiedzenie to odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, p. J. Rummla. Dalsze narady poświęcone tej samej sprawie odbyły się w latach 1934 i 1935 w Gdyni i Łodzi, doprowadzając w dniu 26 maja 1935 roku do powstania Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. Statut Zrzeszenia zatwierdzony został 5 maja 1936 roku. Zrzeszenie to złączyło wszystkie sfery gospodarcze, zainteresowane w handlu i transporcie bawełny. Celem jego jest popieranie handlu bawełną pod względem technicznym i gospodarczym oraz obrona interesów handlu tego artykułu.

Jak dalece konkretne i realne były prace Zrzeszenia, a zwłaszcza jego Zarządu, świadczą dwa fakty. Pierwszym jest przezwyciężenie wszystkich trudności i zastrzeżeń, które nastręczały się na drodze stworzenia instytucji arbitrażowej w Gdyni, drugim natomiast wybudowanie poświęconego w dniu 26 ub. m. gmachu arbitrażu. Przez wybudowanie gmachu tego dano dowód umiejętności rozwiązywania wielkich spraw w zakresie naszego handlu zagranicznego. Wybitne zasługi w dziele budowy gmachu położył Wiceprezes Zrzeszenia dyr Władysław Grabowski.

Powyższe uwagi należy uzupełnić wzmianką o wysiłkach poświęconych przygotowaniu fachowego personelu technicznego dla manipulacji bawełną. W tym celu stworzyła Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przy poparciu Ministerstwa Przemysłu i Handlu i gdyńskiego oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego fundusz stypendialny, który umożliwił wykształcenie za granicą 3 polskich klasyfikatorów dla bawełny. Kształcenia kiperów podjęły się zainteresowane firmy spedycyjne. Dnia 6 kwietnia 1938 r. odbył się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni egzamin polskich kiperów bawełnianych, który zdało łącznie 16 osób.

Należy jeszcze nadmienić, że handel ba-

wełną w samym porcie rozwija się pomyślnie, aczkolwiek na razie jest jeszcze za mała ilość odnośnych przedsiębiorstw handlowych. — Obroty osiągnięte w handlu tym wynosiły w roku 1936 — 15 i pół miliona złotych, a w r. 1937 dochodziły do 20 milionów złotych.

Uruchomienie Arbitrażu Bawełny w Gdyni. który stawia handel tym artykułem w Polsce w zupełnie nowej i dogodnej dlań sytuacji — uważane być musi za pozytywne i konkretne osiągnięcie gospodarcze. Stwarza ono podstawy do uruchomienia w przyszłości jeszcze skuteczniejszego instrumentu w sensie ściśle kupieckim, jakim będzie otwarcie w naszym mieście portowym Giełdy Bawełnianej.

Mgr Józef Karczyński

Import i transport bawełny do Polski

Inauguracja Arbitrażu Bawełny w Gdyni stawia zagadnienie importu cennego surowca bawełnianego do Polski, w zakresie którego spośród portów polskiego obszaru celnego od 5 lat dominującą rolę odgrywa gdyński aparat przeładunkowy, w zgoła nowej i korzystnej fazie rozwoju.

Przed wojną światową importowano dla potrzeb przemysłu włókienniczego na ziemiach polskich bawełnę z Turkiestanu rosyjskiego, Persji i innych krajów Azji, jak również z Ameryki oraz innych krajów egzotycznych. Transporty bawełny przychodziły zarówno drogą lądową, jak i morską. Odnośnie tej ostatniej korzystano z usług portów obcych. Tak samo pośrednictwo handlowe znajdowało się nie w naszych rękach.

Po odzyskaniu niepodległości sytuacja nie uległa zasadniczej zmianie, jakkolwiek w granicach polskiego obszaru gospodarczo-celnego znalazł się port gdański. Większość bowiem transportów bawełny przechodziła przez porty niemieckie bądź angielskie (Brema, Hamburg, Liverpool), wyspecjalizowane zresztą w imporcie i handlu bawełną oraz posiadające odpowiednio zorganizowany aparat techniczno-manipulacyjny i bankowy. Sporadyczne wypadki przeładunku tego towaru w Gdańsku, sięgające kilka tysięcy ton rocznie, wywoływały ze strony zainteresowanych polskich sfer gospodarczych i bankowych niejednokrotnie chęć ściągnięcia tu całego importu bawełny, co rozbiło się wszakże o brak zrozumienia i inicjatywy ze strony gdańskiej. Gros transportów przechodził wówczas do Polski przez Niemcy drogą kolejową.

Sytuacja ta uległa zmianie z powstaniem i rozbudową portu gdyńskiego, przez który przeładunek bawełny rozpoczął przechodzić od roku 1929 i znalazł sobie dość szybko prawo obywatelstwa, stanowiąc dziś jedną z poważnych pozycyj towarowych w imporcie.

Równolegle z odbudową zniszczonego na skutek wojny światowej naszego państwa oraz rosnących potrzeb gospodarczych, wzrasta też sam import bawełny. Na przestrzeni całego czasu ulega on pewnemu zahamowaniu jedynie w latach kryzysu 1930 — 1932. Stopniowo powiększa się także liczba krajów, z których sprowadzamy ten surowiec. Uwypukla to najlepiej zestawienie porównawcze dostawców bawełny dla polskiego przemysłu włókienniczego na przestrzeni ostatnich dwóch lat, z którego wynika, że liczba tych dostawców powiększyła się o 6 nowych źródeł zakupu.

Import bawełny surowej do Polski według krajów pochodzenia:

Kraj pochodzenia	1937 Waga w kwintalach	%	1936 Waga w kwintalach	%
Stany Zjednoczone A. P.	388,879	53,75	472,673	66,84
Indie Brytyjskie . . .	97,265	13,44	83,661	11,83
Egipt	74,333	10,27	79,659	11,26
Brazylia	66,685	9,22	27,985	3,96
Kongo Belgijskie . . .	44,815	6,20	23,407	3,31
Peru	12,668	1,75	11,643	1,65
Turcja	12,516	1,73	—	—
Sudan Ang.-Egip. . . .	11,009	1,52	654	0,09
Rosja Sowiecka	5,320	0,74	—	—
Argentyna	3,246	0,45	2,828	0,40
Paragwaj	2,258	0.31	—	—
Nigeria	1,419	0,20	300	0,04
Kenia i Uganda	1,185	0,16	238	0,03
Chiny	779	0,11	—	—
Meksyk	678	0,09	1,019	0,14
Indie Holenderskie . .	194	0,03	—	—
Rodezja Południowa .	138	0,02	—	—
Niassa Bryt.	101	0,01	402	0,06
Indochiny	52	0,00	—	—
Syria	—	—	112	0,02
Inne kraje	—	—	2,645	0,37
	723,559	100,00	707,226	100,00

Jak z uwidocznionej tablicy wynika, gros zapotrzebowania na surowiec bawełniany pokrywa Polska w Stanach Zjednoczonych A. P., bezpośrednio po nich w dostawach partycypują prawie na równi: Indie Brytyjskie, Egipt i Brazylia, dalej dopiero kroczą inne kraje produkcji. W porównaniu z rokiem 1936 import bawełny surowej ze Stanów Zjednoczonych A. P. i Egiptu wykazuje w r. 1937 niewielki spadek na korzyść Indyj Brytyjskich, Brazylii, Konga Belgijskiego itp.

Rozwój importu bawełny surowej do Polski na przestrzeni od roku 1920 do 1938 (1 półr.) zarówno pod względem wagowym, jak i wartościowym, podaje poniższa tablica:

Import bawełny surowej do Polski:

Rok	Waga w kwintalach	Wartość w tys. złotych
1920	228 799	—*)
1921	366 511	—*)
1922	574 102	112 443
1923	519 565	141 969
1924	428 474	152 533
1925	547 729	176 188
1926	578 811	252 818
1927	736 659	280 767
1928	710 894	311 816
1929	604 663	256 748
1930	557 780	189 659
1931	535 067	121 561
1932	405 217	84 137
1933	584 232	94 624
1934	659 994	111 068
1935	657 391	112 806
1936	707 226	122 978
1937	723 559	132 732
I półrocze 1938	384 298	64 552

*) Główny Urząd Statystyczny nie notował w tych latach wartości handlu zagranicznego.

Jeśli chodzi o import bawełny surowej przez porty polskiego obszaru celnego, wagowy i procentowy udział w nim Gdyni i Gdańska na przestrzeni od roku 1925 do r. 1937, to odnośne dane na podstawie źródeł Głównego Urzędu Statystycznego, przedstawia się w sposób następujący:

Import bawełny surowej przez Gdańsk i Gdynię.

Rok	Razem do Polski kwintale	przez Gdańsk kwintale	%	przez Gdynię kwintale	%
1925	547,729	20	—	—	—
1926	578,811	9,249	1,60	—	—
1927	736,659	3,049	0,41	—	—
1928	710,894	3,826	0,54	—	—
1929	604,663	3,869	0,64	—	—
1930	557,780	7,432	1,33	1,646	0,30
1931	535,067	5,808	1,09	50,007	9,35
1932	495,217	4,093	0,83	169,117	34,15
1933	584,232	1,244	0,21	577,497	98,85
1934	659,994	1,360	0,20	656,055	99,40
1935	657,391	6	—	656,550	99,87
1936	707,226	—	—	707,221	99,99
1937	723,559	365	0,05	723,194	99,95

Powyższe zestawienie statystyczne wykazuje, że udział Gdańska w imporcie bawełny w latach dobrej koniunktury 1926—1929, zamiast wykazać wzrost — maleje; Gdynia natomiast mimo ogólnego spadku przywozu tego surowca do Polski, zanotowanego w okresie następnym t. j. w latach 1930 — 1932 rozpocząwszy pionierski import — stale go powiększa. — Jak wynika z tablicy, najwyższy procentowy udział wagowy Gdańska wynosił 1,6 proc. (1926), podczas gdy w Gdyni osiągnął on około 99 proc. (1933) i na tym poziomie utrzymuje się nadal. Innymi słowy port gdyński obsługuje obecnie import bawełny do Polski prawie w 100 procentach, co w głównej mierze zawdzięczać należy nowoczesnym urządzeniom przeładunkowym oraz magazynom portowym, przeznaczonym zarówno do manipulacji jak i długoterminowego składowania bawełny. — Jest ich na razie 3 w strefie wolnocłowej: jeden — magazyn nr VI dla przeładunku i manipulacji o powierzchni użytkowej ca 12.000 mtr. kw., drugi — magazyn nr VII dla składowania długoterminowego o powierzchni użytkowej ca 8.000 m. kw. i trzeci—magazyn nr IX dla składowania długoterminowego o powierzchni użytkowej ca 12.000 mtr. kw. Poza tym pewne partie bawełny korzystają czasami z miejsca w innych magazynach.

Z ogólnej ilości bawełny importowanej przez Gdynię, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, w ostatnich 3 latach — 83 proc. szło na zapotrzebowanie przemysłu włókienniczego w Polsce. natomiast — 17 proc. obejmował tranzyt i reeksport. Przytoczone cyfry zdają się potwierdzać konkretną możliwość uczynienia z Gdyni portu rozdzielczo-tranzytowego na bawełnę dla krajów basenu bałtyckiego oraz basenu dunajowego, zwłaszcza tego ostatniego, jako naturalnego zaplecza.

Z importem każdego towaru, a więc i bawełny, łączy się ściśle sprawa obsługi transportowej. W zakresie tym, współpraca i wysiłki odnośnych, wymienionych już na innym miejscu „Biuletynu" przedsiębiorstw gdyńskich, zwłaszcza spedytorów i maklerów — doprowadziły na przestrzeni stosunkowo krótkiego okresu czasu do skierowania na Gdynię ładunków bawełny z portów rozdzielczych, jak Brema, Hamburg, Rotterdam, Amsterdam czy Antwerpia i prawie jednocześnie, bo od 1931 r. ładunków bezpośrednich z portów załadowania, głównie Gulfu. W przewozach bawełny amerykańskiej, stanowiącej trzon ogólnego przywozu bawełny do Polski, biorą udział bandery: norweska, szwedzka i amerykańska. — Od roku 1936 tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe zapoczątkowuje jej przewozy przy pomocy zaczarterowanych statków norweskich.

W organizacji bezpośrednich połączeń żeglugowych i transportów bawełny do Gdyni najpoważniejszy dotychczas udział wzięła zjednoczona linia Gulf—Gdynia Line (W. Wilhelmsen. Oslo i Svenska Amerika Mexiko Linien, Göteborg) oraz polskie tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe, obsługujące specjalne linie bawełniane. Spośród innych armatorów przewozem bawełny amerykańskiej do Gdyni trudnią się również towarzystwa: Svenska America Linien oraz American Scantic Line.

Procentowy udział w przewozach bawełny amerykańskiej do Gdyni dwóch wymienionych wyżej towarzystw żeglugowych, na tle ogólnego jej przywozu przedstawia się według nieoficjalnych obliczeń następująco:

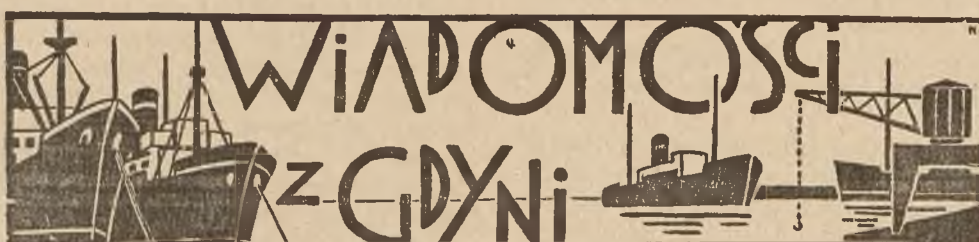
og. przywóz bawełny	Gulf-Gdynia Line	Gdynia-Ameryka L. Ż.
r. 1934—61.739 t.	36.960 t.—60%	—
r. 1935—65.631 t.	39.163 t.—60%	—
r. 1936—62.877 t.	38.880 t.—62%	ca 1.050 t. — 1,7%
r. 1937—55.484 t.	33.247 t.—60%	ca 9,860 t. — 17,7%
r. 1938—29.398 t. 1 półr.	19.219 t.—65%	ca 3.830 t. — 13%

Jak z tego wynika, Gulf — Gdynia Line w przewozach tych partycypuje w ponad 60 procentach, a Gdynia-Ameryka L. Ż. w około 17 procentach. Należy mieć jednak nadzieję, że transport bawełny amerykańskiej do Polski zwiększy się statkami G. A. L.-u w najbliższej przyszłości, w związku z wejściem na tą linię zamówionych przez to towarzystwo dwóch nowych jednostek m/s „Bielsk" i m/s „Łódź", które obsługiwać będą linie bawełnianą z portów Gulfu meksykańskiego.

Największy dotychczas ładunek bawełny przywiózł do Gdyni w jesieni 1937 r. norweski m/s „Taronga", który wyładował 20.000 bel o wadze ca 5.000 ton. Jest to rekordowy transport w zakresie jednorazowego przywozu tak wielkiej ilości surowca bawełnianego.

Z ogólnego przywozu bawełny przechodzi obecnie przez port gdyński 75 proc. ładunków bezpośrednich z portów załadowania, a 25% z przeładunkiem w portach zachodnio-europejskich. Zachodzi więc potrzeba dalszych usilnych starań, aby tą ostatnią cyfrę jak najbardziej zredukować na korzyść przewozów bezpośrednich.

Edmund Urbański



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

Dnia 27 września br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego Prezydium wysłuchało sprawozdania dyr. Izby p. J. Kawczyńskiego z bieżących prac Izby oraz jej udziału w pracach Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Sprawozdanie z położenia szkół handlowych, będących pod kierownictwem Izby, złożył wicedyr Izby p. M. Cieśliński, zaś z prac w zakresie handlu wewnętrznego wicedyrektor p. T. Marchlewski.

Następnie Prezydium zatwierdziło do przedłożenia Plenarnemu Zebraniu budżet Izby na r. 1939 oraz omówiło plan finansowania budowy gmachu izbowego. Z kolei Prezydium Izby uchwaliło przyznanie szeregu dyplomów honorowych dla pracowników przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na terenie okręgu izbowego.

ODWOŁANIE 2 ZAPRZYSIĘŻONYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni odwołał z dn. 30 września br. ze stanowiska zaprzysiężonych przy Izbie naszej dwóch rzeczoznawców: p. Wincentego Szklarskiego z Gdyni, rzeczoznawcę dla ziemiopłodów i nasion oraz p. Czesława Jakubowskiego z Bydgoszczy, rzeczoznawcę dla drzewa.

OTWARCIE ARBITRAŻU BAWEŁNY W GDYNI.

Dnia 26 września br. odbyło się uroczyste poświęcenie nowowybudowanego gmachu Arbitrażu Bawełny w Gdyni, który znajduje się u zbiegu ulic Derdowskiego i Żeromskiego.

W uroczystości wzięli udział pp. wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski, wojewoda pomorski Wł. Raczkiewicz, komisarz generalny R. P. w Gdańsku min. Chodacki, komisarz Rządu w Gdyni mgr Sokół, dyr departamentu morskiego M. P. i H. inż. Możdżeński, dyr Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, prezes Izby Przemysł.-Handlowej St. Tor, przedstawiciele sfer portowych, handlu i przemysłu bawełnianego z kraju, również przedstawiciele handlu i instytucyj arbitrażowych bawełny z zagranicy a mianowicie: 8 z Bremy, 2 z Liverpoolu, 1 z Paryża, 1 z Rotterdamu, 2 z Oslo, 2 z Göteborga i 1 z Ameryki.

Przemówienie wstępne wygłosił prezes Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną dr F. Maciszewski, przedstawiając historię powstania Arbitrażu Bawełny w Gdyni oraz dziękując odnośnym czynnikom za pomoc i poparcie przy powstaniu instytucji arbitrażowej. Krótkie przemówienie wygłosił także biskup-sufragan ks. Dominik, dokonując aktu poświęcenia gmachu. Z kolei przemawiali wiceminister Sokołowski oraz nacz. dyr Banku Gospodarstwa Krajowego dr Barysz, podkreślając znaczenie Arbitrażu Bawełny w zakresie usamodzielnienia się życia gospodarczego naszego kraju.

POM. ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ OTWORZYŁ W GDYNI ODDZIAŁ.

Pomorski Związek Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej z siedzibą w Bydgoszczy uruchomił z dniem 20 września br. swój od-

dział w Gdyni, przy ul. Św. Piotra nr 12, m. 8. tel. 17-89.

Wymieniona placówka Związku przyjmuje zgłoszenia zapotrzebowania na barki pod transporty towarowe, które uskutecznia się według kolejności zgodnie z istniejącą umową z dnia 23 marca 1938 r., zawartą z Porozumieniem Żeglugowym.

Pomorski Związek Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej skupia w ramach swej organizacji właścicieli 300 barek.

WYZNACZANIE MAKLERA KLARUJĄCEGO PRZY KILKU ŁADUNKACH.

Na skutek inicjatywy jednej z zrzeszonych firm, Polski Związek Maklerów Okrętowych omówił zagadnienie wyznaczenia firmy, klarującej statek w wypadku, gdy jeden statek posiada kilka ładunków, przeznaczonych dla różnych załadowców.

W tej sprawie Polski Związek Maklerów Okrętowych stanął na stanowisku, które poniżej podajemy:

Możliwość różnicy zdań, który z załadowców przy ładunku zbiorowym ma prawo decydować o klarowaniu statku wynika wówczas, gdy w umowie frachtowej nie ma odpowiedniej stypulacji. W takich wypadkach utarł się w Gdyni i Gdańsku zwyczaj, że prawo wyznaczenia firmy, klarującej statek, ma załadowca, posiadający największy indywidualnie ładunek na statku. — Kumulacji ładunków i w związku z tym przeniesienia prawa wyznaczenia agentów w Gdyni się nie stosuje. W wypadkach ładunków zbiorowych, załadowca największego indywidualnie ładunku przeprowadza ewtl. rozliczenia prowizji z innymi właścicielami ładunków w pewien określony umownie sposób.

Takie samo zasadnicze stanowisko zajął w identycznej sprawie Zw. Maklerów Okrętowych w Gdańsku.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W SIERPNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 11.345 minut 5 z zużyciem prądu 78.047 KWh. i przeładowano 205.865 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 75,6%, w ubiegłym roku 112,—%, spadek zatem wynosi 36,4%.

ZASIŁKI DLA ROBOTNIKÓW ZA ĆWICZENIA W BRYGADZIE OBRONY NARODOWEJ.

W dniu 27 ub. mies. odbyło się walne zgromadzenie Funduszu Urlopowego, na którym powzięto uchwałę, że Fundusz Urlopowy przyjmuje z dniem 1 stycznia 1939 r. akcję wypłaty zasiłków dla robotników portowych, odbywających ćwiczenia w Brygadzie Obrony Narodowej. Na razie na ten cel zostaną zużyte nadwyżki, które Fundusz Urlopowy posiada. W przyszłości zostanie ewtl. uchwalone dodatkowe opodatkowanie się pracodawców.

Do otrzymywania zasiłków z Funduszu Urlopowego będą uprawnieni wyłącznie tylko ci robotnicy, którzy posiadają legitymacje portowe. Robotnicy, zatrudnieni w zakładach przemysłowych oraz w innych portowych warsztatach pracy, otrzymywać będą zasiłki bezpośrednio od swoich pracodawców. Wypłata zasiłków przez Fundusz Urlopowy uskuteczniona będzie robotnikom portowym bez względu na to, czy znajdują się na miesięcznych listach poszczególnych firm, czy też przesyłani są do pracy przez Biuro Pośrednictwa Pracy. Do końca br. robotnicy z list miesięcznych otrzymywać będą zasiłki bezpośrednio od pracodawców, robotnicy, przesyłani przez Biuro Pośrednictwa Pracy, zasiłków nie otrzymają.

Wszystkie czynności administracyjne, jak ewidencyjne ujęcie robotników pod względem ilości członków rodziny itp., przeprowadzi Biuro Funduszu Urlopowego.

Technika wypłaty będzie analogiczna, jak przy wypłatach należności urlopowych, a mianowicie robotnik portowy otrzymywać będzie zasiłek na podstawie zaświadczenia o odbytych ćwiczeniach, wydanego przez Dowództwo Brygady Obrony Narodowej.

Dokładne terminy wypłat ustalone będą przez Fundusz Urlopowy w styczniu 1939 r.

Zasiłek dla pracowników i robotników, powołanych na ćwiczenia w oddziałach Obrony Narodowej, wynosi:

1) dla pracownika, wzgl. robotnika kawalera lub mającego na utrzymaniu 1 członka rodziny — 40% zarobku dziennego.
2) dla pracownika, wzgl. robotnika, mającego na utrzymaniu 2 członków rodziny — 50% zarobku dziennego,
3) dla pracownika, wzgl. robotnika, mającego na utrzymaniu ponad 2 członków rodziny — 60% zarobku dziennego.

Jako członków rodziny uważa się żonę i dzieci.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

ODCZYT DYR. KAWCZYŃSKIEGO W BYDGOSZCZY.

Dnia 20 września br. odbyło się w Bydgoszczy plenarne zebranie Towarzystwa Kupców, w którym wziął udział dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. mgr Józef Kawczyński, wygłaszając referat na aktualny i żywo obchodzący sfery kupieckie temat „Prace badawcze nad strukturą handlu w Polsce". Referent zapoznał obecnych ze stanem

prac badawczych nad dystrybucją towarów w Polsce oraz nakreślił zadania, jakim winno kupiectwo sprostać. aby aparat dystrybucyjny, który odgrywa dużą rolę w zaspakajaniu potrzeb, mógł funkcjonować należycie. Samorządowi gospodarczemu przypada przy tym specjalna rola; ma nie tylko badać zjawiska, ale czynnie współpracować z inicjatywą prywatną nad podniesieniem zdolności kupieckiej a także rentowności tak przedsiębiorstw detalicznych, jak i hurtowych. Ścisła współpraca kupiectwa z Izbą jest gwarancją rozwoju polskiego aparatu dystrybucyjnego, który wykazuje tyle jeszcze braków.

Z OBRAD ZARZĄDU GŁÓWN. ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W obecności przedstawicieli wszystkich ośrodków kupieckich Wielkiego Pomorza odbyło się w dniu 19 września br. pierwsze powakacyjne posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Posiedzenie załatwiło cały szereg ważnych spraw związkowych, wśród których na plan pierwszy wysunęły się prace, zmierzające do spopularyzowania kupca i jego ciężkiej pracy oraz propagowania go, jako niezbędnego czynnika wymiany oraz jako obywatela ze wszech miar pożytecznego dla społeczeństwa i Państwa.

Wobec powyższego Związek postanowił zorganizować w najbliższym czasie — okres propagandy kupca, jako czynnika gospodarczotwórczego. Do tego samego zmierzają również specjalne a popularnie ujęte kursy dokształcające, zorganizowane dla kupiectwa. Zebrani po zapoznaniu się z aktualnymi sprawami z terenu samorządu gospodarczego oraz sejmowego. które zreferował Prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski, dali również wyraz swojemu stanowisku w sprawie wyborów do Izb Ustawodawczych. stwierdzając, że ustosunkowują się do tychże wyborów pozytywnie. Na takie stanowisko wpłynęła przede wszystkim troska o ciągłość reprezentacji gospodarczej na terenie sejmu. Sfery gospodarcze zdają sobie bowiem wyraźnie sprawę z tego, że interesów gospodarczych mogą i umieją bronić na terenie parlamentu jedynie posłowie sfer gospodarczych. Przy tej sposobności wyrażono uznanie posłom kupieckim pp. T. Marchlewskiemu, R. Stammowi i B. Sikorskiemu, jak też i podkreślono niezaprzeczalne zasługi posłów — kupców. którzy zasiadali w sejmach począwszy od 1920 r.

Następnie p. dyr Radojewski omówił porządek obrad najbliższego zjazdu delegatów Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, zaś p. mgr Michalik zreferował zagadnienie drobnego kupiectwa na Pomorzu. W ożywionej dyskusji zabierali głos pp. Cylkowski — Bydgoszcz, Wardziński — Skórcz, Gęstwicki — Nowemiasto, Mazur — Grudziądz, Adam Korzeniewski — Grudziądz, Melerski — Toruń, Maciejewski — Tczew, Łukowicz — Kościerzyna, Stamm — Chojnice, Kaźmierczak — Inowrocław, Kuberski — Świecie i inni.

Po zapoznaniu się zebranych z licznymi komunikatami Centrali Związku p. Prezes Marchlewski zamknął posiedzenie.

HANDEL WŁOCŁAWKA UNARADAWIA SIĘ.

Plenarne zebranie Stowarzyszenia Kupców Polskich, które odbyło się w dniu 18 września rb. we Włocławku, było przeglądem pracy Stowarzyszenia oraz jego oddziałów w pierwszym półroczu rb. Ze sprawozdania, zdanego w obecności Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusza Marchlewskiego wynikało, że oddziały pracują sprężyście w ramach zakreślonego im planu. Następnie p. prezes Marchlewski poświęcił dłuższe przemówienie przedyskutowaniu sprawozdania i nakreślenia planu pracy, który wciąga Stowarzyszenie Włocławskie już ściśle w zakres pracy Związku.

Zebrani z wielkim uznaniem przyjęli referat gospodarczy, wyrażając jednocześnie prelegentowi pełne zaufanie, jako kierownikowi spraw kupiectwa Wielkiego Pomorza, pracującemu nad realizowaniem hasła unarodowienia handlu. Drugi referat, zawierający konkretny plan pracy na okres jesienno-zimowy wygłosił p. mgr Michalik. W obszernej dyskusji zabierali głos pp. Wapniarski. Lercel, Opic, Wielkopolski, Wilczyński, Korpusiński, Czarnecki, Falenczykowski i inni, poruszając poszczególne potrzeby lokalne. Kilkugodzinne obrady pod przewodnictwem p. Prezesa Oźminkowskiego zakończono apelem do wytężonej pracy i zbiorowego wysiłku dla podniesienia swych warsztatów i dobra Pomorza oraz Polski.

Na marginesie obrad należy zaznaczyć, że dłuższa praca organizacyj kupieckich przy poparciu innych grup zorganizowanego społeczeństwa przyczyniła się do poważnego spolszczenia handlu Włocławka, szczególnie w zakresie drobnych i średnich składów. Silnie natomiast odczuwa się brak polskich hurtowni. Liczba składów jest już dziś we Włocławku tak pokaźna, że wskutek braku odpowiednich lokali sklepowych, ceny tychże znacznie zwyżkują, co posiada podwójnie ujemne następstwa. Powiększa to bowiem stałe koszty handlowe składu, pozbawiając jego właściciela niezbędnego kapitału obrotowego i osłabiając tym samym jego konkurencyjność — ponadto wzmacnia się w ten sposób pośrednio silnie żydowski stan posiadania we Włocławku, gdyż Żydzi są w większości właścicielami nieruchomości we Włocławku.

KOMISJE CENNIKOWE.

Jak już donosiliśmy, Minister Rolnictwa i Reform Rolnych ustawą z dnia 5 sierpnia br. został upoważniony do regulowania cen niektórych artykułów powszedniego użytku.

W związku z tym ukazały się ostatnio dwa rozporządzenia wykonawcze, jedno o uregulowaniu cen przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów i drugie o regulowaniu cen węgla i nafty. W myśl tych rozporządzeń, ceny przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów będą regulować starostowie i zarządy miejskie miast wydzielonych w oparciu o opinię komisyj cennikowych, złożonych z zainteresowanych osób, mianowanych na wniosek właściwych Izb. — Komisje te będą się dzielić na 1) wojewódzkie, 2) powiatowe, 3) miejskie.

Na Pomorzu zostaną utworzone dwie komisje cennikowe wojewódzkie: jedna dla przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów, oraz druga dla węgla i nafty. Komisje miejskie i powiatowe będą opiniować tylko regulowanie cen na przetwory zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów. Komisyj miejskich będzie 6 (miasta wydzielone i Włocławek) oraz 23 komisje powiatowe.

Obecnie Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przy współudziale towarzystw kupieckich przystąpiła do ustalania kandydatów na członków i ich zastępców do tychże komisyj.

W SPRAWIE OPŁAT OD MĄKI I KASZY W OBROCIE HANDLOWYM.

W związku z ostatnio wydaną ustawą o środkach finansowych na popieranie gospodarczo uzasadnionego kształtowania cen artykułów rolnych, jak i rozporządzenia wykonawczego do niej wysunięto szereg zastrzeżeń ze strony zainteresowanych sfer gospodarczych.

Wspomniana ustawa wprowadziła opłaty od mąki i kasz w obrocie handlowym, zwalniając t. zw. obrót gospodarczy, nastawiony na zaspokojenie potrzeb własnych gospodarstw wiejskich. Producenci rolni na podstawie kart kontrolnych, wydawanych przez organa gminne, mogą bez opłaty w zakładach przemiału t. j. młynach dokonywać przemiału zboża względnie wymieniać je na gotowe produkty.

Ponieważ sieć młynów na Pomorzu nie jest zbyt gęsta, przeto młyny w różnych osiedlach pootwierały swe filie, gdzie rolnikom wymieniały zboże na mąkę lub kaszę. Niezależnie od filij młynów na Pomorzu rozwinął się samodzielny handel wymienny, obejmujący około 1.400 placówek zatrudniających kilka tysięcy osób. Wszystkie te wymiany wykupiły świadectwa przemysłowe do końca roku bieżącego.

Po ogłoszeniu omawianej ustawy, władze skarbowe dokonywane przez punkty wymiany obroty, potraktowały jako handlowe i poczęły ściągać z nich wprowadzone opłaty — Podcięło to poważnie byt placówek. Rolnik bowiem, korzystając z obrotu gospodarczego wolnego od opłaty, z konieczności musi jechać ze zbożem do odległego młyna i tam dokonywać przemiału lub wymiany, rezygnując z usług punktów wymiennych, na które nałożona została opłata.

Drugą bolączką, wynikłą na tle wymienionej ustawy jest kwestia obciążenia nową opłatą produkcji makaronu. Jeden z zakładów przemysłowych na Pomorzu zajmuje się produkcją makaronu, który w dużych ilościach lokował na rynku gdańskim. Obecnie w świetle nowej ustawy, mąka, przeznaczona do jego produkcji została obciążona nową opłatą. Tymczasem mąka, wywożona na teren W. M. Gdańska, tej opłacie nie podlega. Na skutek tego wytworzyła się sytuacja dość dziwna. Dla Gdańska opłaci się bowiem sprowadzać mąkę nieobciążoną opłatą z Polski, produkować z niej makaron i wywozić na rynek polski. W tych warunkach makaron gdański może bardzo skutecznie konkurować z makaronem produkcji polskiej.

ZWALCZANIE KORÓWKI WEŁNISTEJ.

Korówka wełnista, zwana też mszycą krwistą, należy do najgroźniejszych szkodników jabłoni. Przez ssanie kolonii mszyc na korze — wobec tego, że mszyce występują stale w tych samych miejscach — tworzą się rakowate narośla. Później obumiera powoli całe drzewo. Dlatego też zwalczanie korówki wełnistej jest nakazane rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 19 września 1936. Jeżeli jednak walka ma być skuteczna, musi być prowadzona bardzo konsekwentnie i wytrwale. Przez całe lato, skoro się tylko zauważy kolonie mszyc, należy je zwalczać przez smarowanie spirytusem denaturowym lub emulsją naftowo-mydlaną, a w okresie spoczynku wegetacyjnego przez opryskiwanie karboliną sadowniczą. Wobec tego jednak, że zwalczanie jest trudne, trzeba się strzec przed zawleczeniem korówki do swego sadu. Zbliża się okres jesiennego sadzenia drzewek owocowych. Wobec tego na czasie będzie przypomnieć, że właściciele szkółek mają obowiązek poddania swej szkółki lustracji przez Stację Ochrony Roślin Pomorskiej Izby Rolniczej i postaranie się o świadectwo zdrowotności szkółki, w którym jest zaznaczone, że szkółka jest wolna od korówki wełnistej. Każdy kupujący drzewka owocowe (jabłonie) winien więc we własnym interesie żądać pokazania sobie świadectwa zdrowotności.

ESTONIA — ŻYCIE GOSPODARCZE ESTONII.

Wśród krajów, powołanych po zawierusze wojny światowej do samodzielnego bytu państwowego, pewną jednolitą i specyficzną grupę stanowią t. zw. państwa bałtyckie: Litwa, Łotwa i Estonia, powstałe na gruzach Rosji carskiej. Godnym również podkreślenia jest fakt, iż tak Łotysze jak i Estończycy po raz pierwszy w swych dziejach występują jako suwerenne podmioty prawa narodów.

W dniu 24 lutego 1918 r. wybrani przedstawiciele narodu estońskiego proklamowali powstanie niepodległego państwa. Pod względem położenia można porównać Estonię z Danią, ponieważ i Estonia jest pewnego rodzaju półwyspem, otoczonym Zatoką Ryską, otwartym Bałtykiem, Zatoką Fińską i jeziorem Peipus. Powierzchnia Estonii wynosi 47.549 km² i przewyższa pod względem wielkości Danię, Belgię i Szwajcarię. Ludność Estonii liczy 1.126.413 mieszkańców w tym 88,2% Estończyków.

Estończycy należą do ugro-fińskiej grupy językowej (Finowie, Estończycy, Węgrzy, mieszkańcy Karelii etc.) Z mniejszości narodowych wymienić należy Rosjan — 8,5%, Niemców — 1,5%, Szwedów — 0,7% i Żydów — 0,4%. Jak z powyższego widać struktura narodowościowa Estonii jest dla Estończyków nader korzystna.

Po wojnie światowej Estonia stanęła wobec wielkiego i niebezpiecznego problemu socjalnego. — Mianowicie kraj, eksploatowany przez obcych rządców, stał się krajem małorolnego proletariatu. I tak w pierwszym roku niepodległości sytuacja przedstawiała się w wybitnie niesprawiedliwy sposób: na terenie Estonii istniało 1.200 latyfundiów liczących 2,4 mil. ha, oraz 51.640 chłopskich gospodarstw, liczących 1,7 mil. ha. Nędza w wyniszczonym przez wojnę kraju, masy zdemoralizowanych rewolucją żołnierzy i sąsiedztwo rosyjskiego chaosu, zmusiło rząd estoński do radykalnej reformy rolnej. Dzięki niej stworzono zdrowy trzon społeczny zamożnego włościaństwa, wydajność zaś rolna nie tylko nie spadła, lecz wprost przeciwnie nawet wzrosła. Wzorem dla Estonii była Dania.

Z chwilą ostatecznego ukończenia reformy rolnej, a więc w roku 1929, było 133.357 gospodarstw rolnych z tego: 45.000 gosp. o wielkości 1—10 ha, 59.000 gospodarstw o wielkości 10—30 ha, 22.000 gospodarstw o wielkości 30 do 50 ha, 7.186 gospodarstw o wielkości 50 do 100 ha i 471 gospodarstw o wielkości ponad 100 ha.

Dziś Estonia jest krajem rolniczym, o dążności do uprzemysłowienia, posiadającym 68,5% ludności zatrudnionej w rolnictwie. W przemyśle pracuje 15,8%, w handlu 7,2%, przy czym charakterystycznym objawem jest praca w rodzinnych warsztatach pracy (50,9% zarobkujących). Gdy do tego weźmiemy pod uwagę gęstą sieć spółdzielni wszelkiego rodzaju: od spożywczych do kredytowych, to przyznać trzeba, że stosunki wewnętrzne tego kraju są rzeczywiście zdrowe.

Podziwu godna była zdolność przystosowania się gospodarki estońskiej do zmienionych warunków gospodarczych w Europie. Przerzucono się mianowicie w dużej mierze z uprawy zbóż na gospodarkę hodowlaną. 50% dochodów z rolnictwa płynie dziś z mleczarstwa, a ilość krów z 250.000 w 1920 r. wzrosła do 446.000 w 1937 r. Wydajność mleka jednej krowy wzrosła w dwójnasób.

O starych tradycjach w Estonii jest przemysł włókienniczy, którego 20% produkcji eksportuje się. Drugie miejsce pod wzgl. wartości produkcji zajmuje przemysł spożywczy (tytoń, spirytus, czekolada), dalej idzie przemysł papierniczy i celulozowy. (66% eksportu), przemysł chemiczny, drzewny itd.

Produkcja rolnicza w dużym stopniu przekracza własne zapotrzebowanie, podobnie jak przemysł drzewny i papierniczy. Stąd zależność dobrobytu Estonii od kształtowania się handlu zagranicznego. Przypatrzmy się jak kształtował się on na przestrzeni lat:

Rozwój handlu zagranicznego w latach 1920—1933.

	1920-23	1924-27	1928-30	1931-33
	Przeciętnie rocznie w mil. koron			
przywóz	58,0	91,8	117,6	45,7
wywóz	39,6	93,5	113,6	53,1
obrót	97,6	185,3	231,2	98,8
saldo	— 18,4	+ 1,7	— 4,0	+ 7,4

Rozwój handlu zagranicznego w latach 1934—1937.

	1934	1935	1936	1937
przywóz	55,3	68,8	86,8	111,1
wywóz	69,0	80,1	83,2	106,0
obrót	124,3	148,9	170,0	217,1
saldo	+ 13,7	+ 11,3	— 3,6	— 5,1

Z powyższego zestawienia widać, jak wielki wpływ wywarły lata kryzysu światowego na handel zagraniczny Estonii. Drugim charakterystycznym objawem jest zjawisko ujemnego salda w latach prosperity.

Strukturę wymiany towarowej w grubszych zarysach obrazują poniższe zestawienia:

Przywóz według najważniejszych grup w mil. koron.

	1937	1936	1933	1929
surowce	45,3	36,5	19,7	46,3
maszyny	20,0	14,8	4,4	14,5
środki komunikac.	10,8	7,6	1,9	5,2
materiały budowlane	6,9	4,8	2,3	4,0
towary spożywcze	27,9	22,9	10,6	32,3

Wywóz według najważniejszych grup w mil. koron.

	1937	1936	1933	1929
wytwory rolnicze	48,8	43,4	20,6	55,4
wytwory przemysł.	40,0	30,5	18,6	45,1
drzewo	15,4	8,6	5,5	14,7
różne	1,8	1,3	0,9	2,5

W roku 1937 najważniejszymi artykułami wywozu były: masło (22,5 mil. koron), fabrykaty (6,8 mil. koron), żywe świnie (3,4 mil. koron), bekony (3,0 mil. koron), jaja (2,6 mil. koron), drzewo tarte (15,4), celuloza (7,9) itd.

Jak już na wstępie wspomniano Estonia jest krajem morskim, a długość jej wybrzeża morskiego wynosi 3,400 km, na którym znajduje się 25 portów-przystani. Jedynie trzy z nich są w pełnym tego słowa znaczeniu portami, a mianowicie: Tallinn, Pärnu i Narwa. Obroty towarowe wszystkich portów estońskich wyniosły w 1937 r. 1.110.000 ton, z czego ⅔ przypada na Tallinn.

Flota estońska liczyła w 1937 roku 176.000 trb., a wartość jej taboru wynosiła przeszło 16 mil. koron.

Co do rybołówstwa, to z powodu wielkich trudności w zbyciu połowów, nie rozwija się ono należycie. Połowy przybrzeżne dają rocznie około 16.000 ton ryb, zbywanych przeważnie na rynku wewnętrznym. Połowy dalekomorskie dają 1.000—2.000 ton śledzi rocznie. Ostatnio zbudowano fabrykę mączki rybnej, która przetwarzać będzie ryby i odpadki z nich na treściwą paszę dla bydła i nierogacizny.

Obroty handlowe polsko-estońskie są dość znaczne i na przestrzeni lat 1933—1937 kształtują się następująco:

Lata	Przywóz do Polski z Estonii	Wywóz z Polski do Estonii	Saldo na rzecz Polski
1933	1.745	2.015	+ 270
1934	1.008	2.200	+ 1.129
1935	1.313	1.686	+ 373
1936	1.847	2.305	+ 458
1937	2.526	2.448	— 78

Z ważniejszych towarów przywieziono w roku 1937 do Polski: zwierzęta żywe i wytwory z nich — 336 ton o wartości 333 tys. zł; surowce włókiennicze i wytwory z nich (przędza) — 489 ton o wartości 1.136 tys. zł; metale nieszlachetne i wyroby z nich (złom) 5.768 ton o wartości 754 tys. zł. Ogółem przywieziono 6.743 ton o wartości 2.526 tys. zł.

Z ważniejszych towarów wywieziono w 1937 r.: metale nieszlachetne i wyroby z nich — 2.562 ton o wartości 803 tys. zł; przetwory spożywcze (cukier) — 3.521 ton o wartości 652 tys. zł; węgiel — 10.780 ton — 191 tys. zł; przetwory chemiczne (biel cynkowa) — 160 t. — 102 tys. zł. Ogółem 19.195 ton o wartości 2.448 tys. zł.

Obroty towarowe polsko-estońskie, idące przez porty polskiego obszaru celnego, obsługuje linia regularna „Żeglugi Polskiej“, założona już w roku 1930 jako w ogóle pierwsza linia tego przedsiębiorstwa. Dzięki istnieniu tego regularnego połączenia, tudzież dzięki rozbudowie portu gdyńskiego, udało się Gdyni ściągnąć na stałe większe partie towarów tranzytowych estońskich.

ŁOTWA. — PRZYWÓZ TOWARÓW BEZ POZWOLENIA KOM. DEWIZ.

Do wwozu na Łotwę bez pozwolenia tamt. komisji dewizowej — zostały dopuszczone następujące towary:

poz. łotewskiej taryfy celnej 84-a — nasiona buraków cukrowych (jedynie dla potrzeb państwowego monopolu cukrowego), 103 b 1 — tran leczniczy, 177 a — kaolina, 178 a — kreda surowa, 288 a 1. 4 — morfina i jej sole, 288 b — kokaina i jej sole, 289 a — drożdże serne i czyste kultury bakterii na użytek gospodarstw mleczarskich, 291 — serum, preparaty bakterii i inne środki do iniekcji, 292 b 1 — insulina, 308 d 1 — barwniki do masła i sera, 436 — produkty przemysłu księgarskiego, 746-b — nożyce i nożyczki rzemieślnicze, 803 b — noże rzemieślnicze, 938 — części fortepianów, pianin i harmonium, 939 b — części organów, 945 — instrumenty muzyczne dęte i inne, 949 — struny do instrumentów muzycznych, 989 i 990 — przedmioty sztuki i przedmioty antykwarskie.

UTWORZENIE DEPARTAMENTU HANDLU ZAGRANICZNEGO PRZY MINISTERSTWIE FINANSÓW.

Na skutek uchwały Rady Ministrów utworzony został dn. 1 października br. przy łotewskim Ministerstwie Finansów — Departament Handlu Zagranicznego, do którego kompetencji należą wszelkie sprawy gospodarki dewizowej, ruchu płatniczego oraz importu i eksportu towarów.

Nowoutworzona komórka przejęła prawa i obowiązki Komitetu Dewizowego, jak również część uprawnień Departamentu Handlowo-Przemysłowego. Komitet Dewizowy został na skutek tego rozwiązany.

Powstanie Departamentu Handlu Zagranicznego posiada dla życia gospodarczego Łotwy poważne znaczenie, gdyż w łonie jego skupiono szeroki zakres działalności i kompetencyj, które dotychczas należały do rozmaitych resortów.

FINLANDIA. — FIŃSKI BILANS HANDLOWY Z ANGLIĄ.

Fiński bilans handlowy z Anglią kształtował się dla Finlandii bardzo pomyślnie; 45% wywozu zakupiła Anglia, gdy tymczasem tyl-

ko 22% przywozu fińskiego pochodziło z Wielkiej Brytanii. Finlandia zyskała tym samym nadwyżkę około 2 miliardów fińskich marek, co umożliwiło jej pokrycie bilansu ujemnego z innymi krajami, jak np. z Niemcami, które dostarczyły towarów za 600 milionów fińskich marek więcej, niż wywiozły.

Ponieważ strona angielska dawała do zrozumienia, iż Finlandia winna podnieść import z Anglii, kupcy fińscy udzielili szeregu ciekawych wyjaśnień. Ustalono przede wszystkim, że w przeciągu ostatnich pięciu lat import fiński z Anglii wzrósł o 220% do wysokości 2.062 milionów w przeciwieństwie do eksportu, który wzrósł tylko o 93% do sumy 4.189 milionów fińskich marek.

Podnoszono dalej, że stosownie do natury eksportu fińskiego, polegającego na wywozie surowców lub najwyżej półfabrykatów, korzyści fińskie nie były zbyt wielkie, w porównaniu z zyskami osiągniętymi ze sprzedaży gotowych wytworów.

Anglia wreszcie korzystała, kupując po cenach bardzo dogodnych, gdyż w przeciwnym razie dawnoby zmieniła źródło zakupów.

Na marginesie tej dyskusji anglo-fińskiej trzeba zaznaczyć, że argumenty fińskie odnoszą się równie dobrze i do polskiego eksportu do Anglii. Rzeczą jednak najcharakterystyczniejszą jest zmiana stanowiska Anglii, która mimo swych liberalnych tendencyj coraz zazdrośniej pilnuje równowagi bilansu handlowego, czyniąc z niego środek nacisku politycznego na dany kraj.

SZWECJA. — UCIECZKA KAPITAŁÓW DO SZWECJI.

W związku z niepewną sytuacją w krajach środkowo-europejskich dała się ostatnio zauważyć ucieczka kapitałów do Szwecji, która, według mniemania kapitalistów, pozostanie zawsze neutralna. O ile początkowo napływ kapitałów nie dał się uchwycić statystycznie, to obecnie można podać pewne dane, opierając się na zapasach złota Banku Szwedzkiego.

O ile jeszcze w sierpniu zapasy złota oceniano na około 617 milionów kr., o tyle już w pierwszym tygodniu września wzrosły one o 20 milionów. W tym samym tygodniu wzrosły długi płynne o 31 mil. kr. do wysokości 848 milionów kr., figurujące jako długi krótkoterminowe w walucie obcej.

Zaznaczyć należy, że kapitał obcy nie szuka w Szwecji okazji do inwestycji ani nie jest lokowany w papierach wartościowych, lecz pozostaje wolnym do dyspozycji. W związku z tym notować należy poprawę kursu korony szwedzkiej, która jednakże zostanie prawdopodobnie nadal związana z funtem.

WZMOŻONY RUCH TURYSTYCZNY W SZWECJI.

Z ogłoszonej ostatnio statystyki ruchu turystycznego za pierwszych 8 miesięcy rb. wynika, iż w tym czasie zwiedziło Szwecję 90.000 gości zagranicznych, przybyłych z 60 krajów. Cyfra ta nie obejmuje turystów z krajów sąsiedzkich, jak Dania, Finlandia i Norwegia, tak, że łącznie liczba cudzoziemców, przybyłych w roku bieżącym do Szwecji jest znacznie wyższa. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, liczba zagranicznych turystów zwiększyła się o 3.376 osób. Najliczniej przybyli turyści z Niemiec, W. Brytanii, U. S. A., Holandii, Czechosłowacji i Francji. Łącznie zwiedziło Szwecję w pierwszych 8 miesiącach rb. 40.000 Niemców, tj. o 1.749 więcej, niż w roku ubiegłym, jednakże blisko połowa zatrzymała się tylko przez jeden dzień; Anglię reprezentowało 18.703 turystów (o 2.912 więcej niż w roku ubiegłym), z Ameryki przybyło 14.379 osób. Znacznie wzrosła liczba Holendrów, którzy zwiedzili w roku bieżącym Szwecję, a mianowicie z 20 do 4.752 osób.

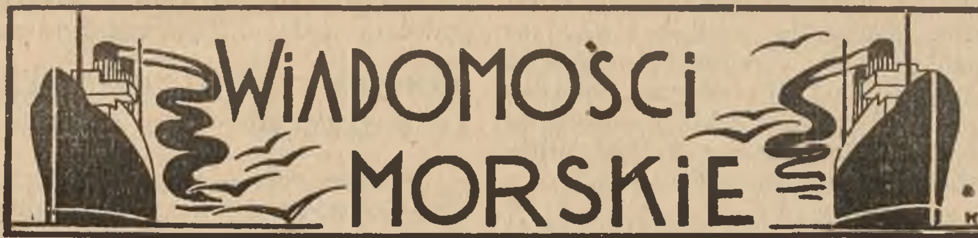
REKORDOWE ZBIORY PSZENICY W SZWECJI.

Według ostatnio ogłoszonych przez Szwedzki Urząd Statystyczny danych szacunkowych o zbiorach tegorocznych — zbiory pszenicy osiągnęły rekordową cyfrę 690 tys. ton wobec 379 tys. ton w roku poprzednim. Zbiory żyta ozimego wynoszą 390 tys. ton wobec 399 tys. ton w 1937 r., zbiory siana pozostają o jakie 100 tys. ton poniżej zeszłorocznych, wynosząc obecnie tylko 5.930 tys. ton.

NORWEGIA. — NORWEGIA ZACZYNA ODCZUWAĆ SKUTKI DEKONIUNKTURY.

Prezes Norweskiego Związku Bankowego, p. E. Sandberg, w przemówieniu na dorocznym zebraniu poświęcił dużo miejsca charakterystyce położenia Norwegii na tle powszechnej obniżki handlu międzynarodowego. Obniżka ta dotknęła szereg najważniejszych przedsiębiorstw eksportowych.

Ustał prawie zupełnie dopływ zamówień na przetwory drzewne, co gorsze wielu z zagranicznych kupców już to wyraźnie odmówiło dopełnienia kontraktów, już to zażądało obniżki cen. Także budownictwo okrętowe odczuło obniżkę frachtów, która oczywiście nie zachęca do budowy nowych statków. Wszystko to wykazuje, zdaniem mówcy, na uzależnienie Norwegii od sytuacji światowej. Na ogół jednak aktywność gospodarcza Norwegii zdołała się utrzymać na dawnym poziomie.



POROZUMIENIE ŻEGLUGOWE POLSKO-WŁOSKIE.

W dniu 11 września rb. zawarte zostało porozumienie między tow. „Żegluga Polska“ w Gdyni. a towarzystwem włoskim „La Costiera“ z Genui w sprawie żeglugi między portami bałtyckimi i zachodnio-włoskimi. Uzgodniono przy tym sprawę wspólnego rozkładu jazdy, który będzie obowiązywał od 1 listopada br. oraz kwestię wspólnej polityki frachtowej.

Zawarte porozumienie obu linij żeglugowych stanowi poważny krok naprzód w rozwoju bezpośredniej komunikacji między portami obydwu krajów.

ARBITRAŻ HANDLOWO-ŻEGLUGOWY W ANTWERPII.

Antwerpijska „Shipping Federation“. jako reprezentant interesów żeglugi razem z antwerpijską Izbą Handlową, jako strażniczką handlu, współpracują zgodnie nad rozwojem portu. Jednym z owoców współpracy było ustanowienie Komisji Polubownej i Arbitrażowej dla handlu zbożem. Pomyślne wyniki jej pracy zachęciły do stworzenia nowej instytucji p. n. „Committee for Commercial and Maritime co-operation“, w skrócie „Comaco“. Nowy komitet ma za zadanie rozstrzyganie sporów, zachodzących między członkami obu organizacyj tj. kupcami i agentami żeglugowymi. w sprawie nieprzestrzegania warunków załadowania i wyładowania (zwyczaje itd.) W wypadkach powyższych „Comaco“ ma nie tylko pośredniczyć, ale i objąć arbitraż, przy czym podkreślono, że ani prawidła, ani też ustalania czy zmiany taryf. nie należą do kompetencji Komitetu. W ten sposób zadzierżgnięto nowe węzły między sferami żeglugowymi i kupieckimi.

PIERWSZA BUDOWA STATKU NA ŁOTWIE.

Na nowopowstałej stoczni „Tosmare“ w Libawie ma być rozpoczęta za kilka tygodni budowa statku pojemności 2.500 trb. Jest to pierwsza budowa na nowowybudowanej stoczni łotewskiej.

WZROST ZATRUDNIENIA FLOTY DUŃSKIEJ.

Duński tonaż uwiązany zmniejszył się znacznie — o 10% — w przeciągu sierpnia i na 1 września wynosił 40 statków 82.033 ton. gdy miesiąc przedtem w portach duńskich były uwiązane 44 statki — 92.362 ton.

Wzrost zatrudnienia jest zgodny z przewidywaniami armatorów duńskich, którzy wyrażali nadzieję na zatrudnienie całego tonażu z chwilą ożywienia żeglugi na jesień. Podobnie i uwiązany tonaż norweski zmniejszył się nieznacznie.

ROZBUDOWA PORTÓW SZWEDZKICH.

Rząd szwedzki uchwalił następujące kredyty na rozmaite roboty w portach: Uddevalla na pogłębienie wejścia do portu — 43.200 kor.; Skelleftehamn — na przebudowę nabrzeży — 49.800 kor.: Hudikswall na przebudowę nabrzeży i pogłębienie portu — 52.800 kor.

RUCH STATKÓW W PORTACH NIEMIECKICH.

Ogólny ruch statków w najważniejszych portach niemieckich wykazał w pierwszym półroczu bież. roku dość znaczny, bo wynoszący 9,7% czyli 4.057.000, wzrost tonażu do wysokości 45.988.000. Ruch ten kształtował się następująco w tys. ton netto:

	1937	1938
Porty morza Północnego	31.730	35.210
Hamburg	19.099	20.343
Brema	8.542	9.903
Emden	2.384	2.704
Porty Bałtyckie	10.171	10.778
Szczecin	2.822	3.078
Sassnitz	2.448	2.492
Rostoka	1.710	1.874
Królewiec	1.198	1.223
Kiel	1.023	954
Lubeka	833	996.

Jak widać wzrósł przede wszystkim (85%) obrót portów morza Północnego, przy czym ruch wewnętrzny wzrósł szybciej od zagranicznego. Flota niemiecka przewiozła w pierwszym półroczu 39,6% ogółu towarów (27.349.000 ton), dalej kroczy flaga brytyjska (8,2% — 3.763.000). duńska i holenderska.

ROZBUDOWA PORTU W SZCZECINIE.

W celu zwiększenia sprawności portu w Szczecinie, zwłaszcza w zakresie przeładunku towarów masowych, dyrekcja tego portu przystąpiła do dalszej jego rozbudowy kosztem 12 milionów RM. Inwestycje mają być ukończone w 1943 r. Przede wszystkim nastąpić ma powiększenie t. zw. Reichwerderhafen o 330 m nadbrzeża, uzbrojenie go w nowe dźwigi poz-

woli zwiększyć zdolność przeładunkową o 1,3 mil. ton rocznie. Projektuje się dalej rozbudowę spichrza zbożowego do pojemności 33.000 ton, wrzeszcie modernizację wolnej strefy przez ustawienie tam nowych dźwigów. Kilka innych drobniejszych inwestycyj kolejowych i portowych przyczyni się do usprawnienia przeładunków.

POLITYKA ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W NIEMCZECH.

Niemiecki podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu p. Königs w mowie swej, wygłoszonej ostatnio na posiedzeniu Niemieckiego Ekonomicznego Towarzystwa Naukowego w Lipsku ujął niemiecką politykę śródlądowych dróg wodnych w następujące 3 punkty: 1) rozwój tych dróg w kierunku do niemieckich portów morskich, 2) przyłączenie pogranicza do sieci dróg wodnych, 3) połączenie rzek między sobą tak, aby powstała sieć dróg wodnych obejmująca możliwie całe państwo.

Ze szczególnym naciskiem podkreślił p. Königs pośpiech, z jakim prowadzone są prace nad połączeniem Renu z Dunajem ze względu na gospodarcze znaczenie tej drogi jako łącznika między Wiedniem a Zagłębiem Rhury.

PORTY MORZA PÓŁNOCNEGO W OBLICZU DEPRESJI GOSPODARCZEJ.

Dokładne dane statystyczne hamburskiego Urzędu Statystycznego przynoszą ciekawe informacje o spadku obrotu handlowego niektórych portów morza Północnego. Spadek powyższy za I półrocze rb. wynosi około 4% ogólnych obrotów Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii i Bremy, które wynosiły ostatnio 46,25 mil. ton. Powyższy spadek o 1,7 mil. ton czyli jest mniejszy o 4%, niż należało się spodziewać. Zastanawiającym jednak jest fakt nierównomiernego kształtowania się obrotów w wyżej wymienionych portach. Porty niemieckie wykazywały w okresie wymienionym wzrost obrotów o 6% w przeciwieństwie do Antwerpii i Rotterdamu (spadek o 8,3%). Powyższy stan obrazuje niniejsza tabela:

	I półrocze (mil. ton)			
	1935	1936	1937	1938
Rotterdam	12,96	15.04	19,50	18,81
Hamburg	9,90	10,96	12,13	12,47
Antwerpia	9,15	10,59	12,50	10,54
Brema	3.23	3,33	3,86	4,43

Jeżeli wnikniemy w strukturę obrotów tych portów, to rzuci się w oczy zjawisko rosnącego jeszcze importu (Hamburg o ca 11%, Rotterdam 5,7% obrotów) przy malejącym eksporcie. Jedynie eksport przez Bremę zwiększył się nieco dzięki przeładunkom węgla z Nadrenii. Nie trzeba jednak zapominać, że na wzrost obrotów portów niemieckich wpłynął m. in. i rozwój żeglugi przybrzeżnej.

Jak widać z powyższego rozwój portów jest ściśle związany z kształtowaniem się bilansów handlowych nie tylko własnych, ale i zaplecza. Przewiduje się jednak pewną obniżkę również obrotów portów niemieckich, ponieważ duże saldo ujemne bilansu niemieckiego nie może być inaczej wyrównane jak obniżeniem importu, ponieważ eksport niemiecki natrafia na coraz to inne przeszkody.

PRZYCZYNY SPADKU OBROTÓW TOWAROWYCH W ANTWERPII.

Porty przeładunkowe są — jak wiadomo — najczulszymi punktami na wszelkie wahania koniunktury. Również i Antwerpia odczuła obecnie skutki kurczenia się obrotów handlu międzynarodowego. Statystyka bowiem portowa za 8 miesięcy roku bież. wykazuje spadek obrotów o 278 statków i 624.336 ton. czyli o 7%. Obroty kształtowały się następująco: W roku 1937, w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy było ogółem 8.009 okrętów o pojemn. 16.495.591 ton, gdy tymczasem w roku bieżącym 7.731 jednostek o pojemn. 15.871.255 ton.

Obok pewnego, sezonowego zresztą, osłabienia tempa interesów handlowych, spadek powyższy przypisać należy przyczynom głębszym, a mianowicie posunięciom ostatniego gabinetu Van Zeelanda, przez które Antwerpia straciła reputację najtańszego portu w Europie. Ustawodawstwo bowiem w ostatnich czasach zwiększyło koszty i zmniejszyło zdolność pracy portu, tak iż trudno będzie Antwerpii konkurować o przeładunek rudy i zboża dla Niemiec czy Szwajcarii. Płace bowiem i czas pracy są najważniejszymi motorami rozwoju portu, ponieważ kupiec zawsze dąży tam, gdzie są najniższe koszty przeładunku, pozwalające mu najkorzystniej i najszybciej obsłużyć klienta.

Jak donoszą, rząd belgijski zamierza przedsięwziąć szereg środków, mających zahamować działanie przyczyn spadku obrotów.

NOWE HOLENDERSKIE STATKI PASAŻERSKIE.

Holandia uruchomiła niedawno na szlaku północnego Atlantyku nowoczesny statek szybkobieżny pojemności 36 tys. trb. — „Nieuw Amsterdam". Drugi duży statek przeznaczono dla linii łączącej Holandię z Indiami. Jest to ostatnio spuszczony na wodę w Amsterdamie statek „Oranje" o pojemności 20 tys. trb. Szybkość jego ma wynosić 21 węzłów, co pozwoli mu na przebycie drogi między Genuą lub Marsylią do Batawii w ciągu 16 dni, zamiast 20 przewidzianych w obecnym rozkładzie podróży. Statek ten ma miejsc dla 513 pasażerów pierwszej i drugiej klasy, 148 pasażerów trzeciej klasy i 52 pasażerów czwartej klasy. Załoga liczy 383 osób.

LONDYN NAJWIĘKSZYM PORTEM EUROPY.

Według rocznego sprawozdania zarządu portu w Londynie ruch statków na wejściu i wyjściu w żegludze zagranicznej, zamorskiej jak i kabotażowej wynosił w 1937 r. kalendarzowym 62,6 mil. ton r. n. wobec 62,2 mil. trn. w 1936 r. i 53,9 mil. trn. w 1932 r. Port londyński, obsługujący olbrzymi rynek konsumcyjny, charakteryzuje znaczna przewaga przywozu nad wywozem. I tak w ciągu 12 miesięcy do końca marca 1938 r. przywieziono do portu 36,7 mil. ton, wywieziono zaś tylko 7,9 mil. ton. W przywozie do portu udział żeglugi zagranicznej wynosił 18 mil. ton, kabotażu — 16,8 mil. ton. tranzytu — 1.9 mil. ton. Wywieziono za granicę 3,5 mil. ton, w ruchu kabotażu — 2,5 mil. ton, tranzytem — 1,9 mil. ton. Ogólny obrót towarów wynosił zatem 44.6 mil. ton. Największy port na kontynencie Rotterdam miał w 1937 r. przeładunku 42 mil. ton, następnie Antwerpia — 28 mil. ton. Hamburg — 25 mil. ton, Gdynia, największy port na Bałtyku — przeszło 9 mil. ton.

SPADEK TONAŻU FLOTY BRYTYJSKIEJ.

Ogólny tonaż floty brytyjskiej liczy obecnie około 15.000.000 ton netto, z czego 1.700.000 ton statków starszych ponad 25 lat. Ponieważ jednak buduje się tylko 750.000 ton rocznie, zagraża flocie brytyjskiej dość znaczny spadek z chwilą pocięcia starszych statków na złom. Z drugiej strony flota oceaniczna brytyjska zmniejszyła się o 3.500.000 ton w porównaniu z rokiem 1914. Wobec tego rząd angielski zamierza uciec się do środków bardziej radykalnych, mogących powstrzymać dalszy spadek tonażu drogą zmodyfikowania planu budowy i cięcia statków oraz przez subwencje dla armatorów, zastępujących swe stare statki nowymi.

TRAMPOWY POOL KOMPENSACYJNY W ANGLII.

Przeprowadzone wśród armatorów brytyjskich głosowanie w sprawie utworzenia trampowego poolu kompensacyjnego dało następujące wyniki: za projektem wypowiedzieli się reprezentanci 2.090 tys. trb., czyli 57%, nadto 3,8% wypowiedziało się również za projektem. lecz z zastrzeżeniem, natomiast przeciw głosowali przedstawiciele 1.181 tys. trb. czyli 32,2% — z zastrzeżeniem — 0,4%, wstrzymało się od głosu 6,6%.

NOWY MOTOROWIEC RUMUŃSKI „BASARABIA".

Dnia 14 września br. opuścił Kopenhagę wybudowany tamże na stoczni Burmeister & Wain, drugi z kolei rumuński statek motorowy „Basarabia".

Jest to nowoczesny statek pasażerski, posiadający 80 kabin I klasy, 100 — II klasy, 230 — III klasy oraz 8 kabin luksusowych i 2 superluksusowe. Dwa 12-cylindrowe motory Diesla rozwijają moc 14.400 do 19.000 HP. Szybkość statku podczas prób wyniosła 25.7 węzłów na godzinę.

Podobnie jak m/s „Transilvania", m/s „Basarabia" zainstalowana została przez tow. Serviciul Maritim Roman na linii Constanta — Alexandria z zawijaniem do portów w Istambulu, Pireusie, Haifie i Beyrucie.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

ZMIANY NR. 35 OKÓLNIKA KOMISJI DEWIZOWEJ W ZWIĄZKU Z UMOWĄ POLSKO-NIEMIECKĄ.

W związku z zawarciem umowy gospodarczej polsko-niemieckiej z dnia 1 VII 1938 r., postanowienia okólnika Nr 35 Komisji Dewizowej w sprawie obrotu płatniczego w Niemcami uległy zmianom (od dnia 1 IX 1938 r. — z tym dniem przestały obowiązywać przepisy okólnika Nr 35 z dnia 4 III 1937 r. wraz z uzupełnieniem z dnia 17 XI 1937 r. i okólnika Nr 17 z dnia 25 XI 1937 r.) Spośród istotniejszych zmian w porównaniu z poprzednio obowiązującymi zasadami wymienić należy następujące:

Należności z obrotu towarowego:

Do wykazu należności, które mogą być przekazywane tylko za pośrednictwem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, zostały włączone należności za towary sprowadzone z obszaru byłego Państwa Związkowego Austrii, za które zapłata następuje po dniu 31 sierpnia 1938 r.

Wyjazdy do Niemiec w sprawach handlowych:

Osobom wyjeżdżającym w sprawach handlowych, które korzystają z przydziału czeków (listów kredytowych) PIR'u do zł 100 — na każdy dzień pobytu — banki dewizowe mogą zezwolić ponadto na wywóz przy każdorazowym wyjeździe do Niemiec zł 30 lub równowartość tej kwoty w niemieckich pieniądzach srebrnych (poprzednio — RM. 30). Wspomniane czeki PIR'u będą honorowane również przez Deutsche Bank w Berlinie oraz wszystkie jego oddziały i korespondentów w Niemczech.

Wyjazdy do Niemiec w sprawach innych niż handlowe:

Również osoby wyjeżdżające w sprawach innych niż handlowe, którym banki dewizowe

mogą przydzielać akredytywy wystawiane przez Bank Polski (do kwoty RM. 750 — w miesiącu kalendarzowym na jedną osobę) mogą wywozić ponadto zł 30 — lub równowartość w niem. mk. srebrnych. (Dawniej — RM. 30).

Akredytywy Banku Polskiego są płatne, oprócz w poprzednio wymienionych bankach lub ich oddziałach, również w: Österreichische Creditanstalt — Wiener Bankverein, Wien; Bank für Oberösterreich und Salzburg, Linz; Hauptbank für Tirol und Vorarlberg — Tiroler Landesbank, Innsbruck: Bank für Kärnten, Klagenfurt.

Przekazy na zasadach ogólnych:

Do wykazu należności, które mogą być przekazywane do Niemiec na zasadach ogólnych, dodano należności z tytułu pożyczek zagranicznych, odpowiadających warunkom rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 8 XI 1937 r. (patrz okólnik Komisji Dewizowej Nr 46 z dn. 27 XI 1937 r.)

Należności nietowarowe z obrotu towarowego:

Oddziały Banku Polskiego i banki dewizowe mogą rozpatrywać wnioski o przekazanie do Niemiec, wyłącznie za pośrednictwem Banku Polskiego, należności z tytułu frachtów morskich i kosztów ubocznych, związanych z obrotem towarowym Polski z trzecimi krajami — tranzytem przez Niemcy — oraz z tytułu dochodów z nieruchomości i oprocentowania kapitałów (np. odsetki od pożyczek, dywidendy, udział w zyskach przedsiębiorstw), przypadających osobom fizycznym i prawnym, mającym siedzibę w Niemczech — w tych przypadkach, gdy całość zobowiązania płatnego w poszczególnym terminie nie przekracza sumy zł 1000 — lub równowartości tej sumy.

Upoważnienie to dotyczy również sum wpłaconych z powyższych tytułów na rachunki zablokowane, o ile przedstawiono bankowi wystarczające dowody tytułu wpłaty.

Przekazy z powyższych tytułów Bank Polski wykonywa w 50% w wolnej dewizie i w 50% z rachunku Polskich Kolei Państwowych w Deutsche Verkehrs-Credit Bank A. G.

Wyjaśniono, że firmy, posiadające upoważnienie Komisji Dewizowej do wykładania za obcych armatorów w Gdyni kosztów żeglugi i zaopatrzenia statków (maklerzy okrętowi, armatorzy polscy itd.), powinny potrącać przypadające im należności — z tej połowy należności niemieckich armatorów, która ma być przekazana w dewizie.

W związku z powyższym na takich zleceniach przekazowych (formularz 471 i 472) należy podawać Bankowi Polskiemu: a) sumę należności niemieckiej brutto, b) sumę należności przekazującej firmy polskiej, podlegających potrąceniu, c) sumę, którą należy przekazać do Niemiec, przy czym należy zaznaczyć, jaka kwota ma być przekazana w wolnej dewizie, a jaka z należności Polskich Kolei Państwowych w Deutsche Verkehrs - Credit Bank A. G.

Przekazy należności do b. Austrii:

Przepisy nowego okólnika 35 mają zastosowanie również do przekazów dokonywanych po dniu 31 sierpnia 1938 r. na rzecz osób fizycznych i prawnych, mających siedzibę na obszarze byłego Państwa Związkowego Austrii oraz z tytułu dostaw towarów austriackich.

Zgodnie z układem rozrachunkowym polsko-niemieckim z dnia 1 VII 1938 r. zobowiązania zaciągnięte w szylingach austriackich płatne są według kursu zł 99 = S. a. 100,—, względnie S. a. 101,01 = zł 100. Taki sam kurs winien być zastosowany do wszelkich innych zobowiązań, wyrażonych w szylingach austriackich.

IMPORT MASZYN ROLNICZYCH DO KANADY.

Import wszelkich maszyn i narzędzi rolniczych do Kanady osiąga wprawdzie bardzo poważne sumy, bliższa jednak jego analiza zdaje się wskazywać na słabe widoki wprowadzenia wyrobów polskich. Bezpośrednia bliskość Stanów Zjednoczonych tworzy z dominium naturalny rynek zbytu dla przemysłu maszynowego tego kraju. Masowa produkcja, oszczędność na frachcie i szeroka reklama — wszystko to stawia Stany Zjedn. w pozycji nierównie lepszej niż jakikolwiek kraj europejski, toteż na Stany Zjednoczone przypada przeszło 93% importu. Należy dodać, że suma ta pokrywa w 90% maszyny rolnicze, narzędzia bowiem importowane są ze Stanów w minimalnych ilościach.

Poniższa tabela ilustruje udział poszczególnych krajów w imporcie do Kanady maszyn i narzędzi rolniczych (w r. 1937):

Stany Zjednoczone	$ 10.141.308,—
Anglia	$ 263.160 —
Szwecja	$ 304.628 —
Niemcy	$ 52.465.—
Belgia	$ 11.094,—
	$ 10.772.755.—
7 krajów Imp. Bryt.	$ 14.000.—
12 innych krajów	$ 17.095.—
Razem	$ 10.803.750,—

Jak wynika z powyższych danych, drugie miejsce po Stanach zajmuje w eksporcie do Kanady Szwecja. Dostarcza ona wyłącznie prawie maszyny z dziedziny mleczarstwa. Przy przywozie z Anglii dużą rolę odgrywają preferencyjne stawki celne. Fakt jednak, że mimo preferencji udział Anglii w przybliżeniu nawet nie może się porównać z udziałem Stanów Zjednoczonych w omawianym imporcie, świadczy o specjalnie uprzywilejowanej sytuacji tych ostatnich. Pewne wyniki osiągane przez Niemcy i Belgię, tłumaczyć należy wy-

soką specjalizacją tych krajów w dziedzinie przemysłu maszynowego i z dawna ustalonym kontaktom.

Zaznaczyć należy, że miejscowy przemysł maszyn i narzędzi rolniczych jest dobrze rozwinięty i że eksport Kanady w tej dziedzinie wyniósł w roku budżetowym 1937—$ 6.276.608.

DOSTAWY PAPIERÓW FOTOGRAFICZNYCH DO KOLUMBII.

W Kolumbii nie istnieje produkcja krajowa papierów fotograficznych. Sprowadza się wszelkie rodzaje z zagranicy. W roku 1936 import ten wynosił:

z Niemiec	14.259	kg	netto	za	36.364	pesos
ze Stanów Zjedn.	12.937	kg	netto	za	30.640	pesos
z Belgii	3.186	kg	netto	za	9.216	pesos
z Anglii	1.766	kg	netto	za	3.001	pesos
z Holandii	324	kg	netto	za	694	pesos
z Francji	5	kg	netto	za	8	pesos
razem	32.477	kg	netto	za	79.923	pesos

przy czym 1 peso równa się okrągło 3 zł.

Papiery fotograficzne wszelkiego rodzaju są clone podług pozycji 176 taryfy celnej. Cło wynosi 25 centavos za 1 kg brutto. Stawka jest jednolita, t. zn. istniejące traktaty handlowe nie przyznają zniżek celnych na te artykuły żadnemu krajowi.

Import do Kolumbii nie jest skontyngentowany. Istnieje wprawdzie reglamentacja importu i każdy przywóz wymaga osobnego pozwolenia, jednak komisja udzielająca tych pozwoleń nie kieruje się kwotami na poszczególne towary, a tylko stara się przestrzegać, by ogólny import z danego kraju nie przekraczał swą wartością wywozów kolumbijskich do tegoż kraju. W odniesieniu do Polski nie ma to znaczenia praktycznego, gdyż saldo naszej wymiany towarowej z Kolumbią jest dla tego kraju wybitnie dodatnie.

Niemniej jednak wprowadzenie papierów fotograficznych produkcji polskiej nastręczałoby dużo trudności. Rynek kolumbijski jest bowiem całkowicie opanowany przez dwa koncerny „Agfa“ i „Kodak“.

W Bogocie istnieją tylko dwa specjalne składy fotograficzne, które są agencją „Agfy“ i „Kodaka“. Nadto jeden magazyn z konfekcją uruchomił ostatnio dział fotograficzny, zresztą wielce skromny, w którym prowadzi produkty „Gevaert“.

Badania rynkowe wykazały, że próby zbytu artykułu polskiego mogłyby być tylko podjęte na zasadzie czysto komisowej, nawet z pokryciem kosztów transportu i cła.

MOŻLIWOŚĆ ZBYTU BITYCH KRÓLIKÓW W ANGLII.

Na rynku angielskim znajdują się dwa gatunki mięsa króliczego. Jedno importowane z Australii w stanie mrożonym, mięso królika dzikiego, i mięso królika hodowanego i przygotowanego pg standartu, z kraju, który zapoczątkował eksport tego mięsa, t. j. z Belgii, pod nazwą „Ostend Style“.

Jako surowiec odpowiedni na eksport w „Ostend Style“ nadaje się jedynie królik hodowany w gospodarstwach rolnych wzgl. domowych. Króliki dzikie i półdzikie nie wchodzą w rachubę, gdyż mięso ich jest pod względem smaku i konsystencji zupełnie inne.

Najlepszy jest towar pochodzący z królików rasy czystej i mieszanej, mogących osiągnąć w ciągu trzech do czterech miesięcy wagę od 5 do 6 lbs. Kolor włosia nie odgrywa żadnej roli.

Królik, przygotowany wg t. zw. „Ostend Style“ musi posiadać wszystkie cechy wymagane przez rynek angielski, aby osiągnąć pełną cenę. —

Kolor tłuszczu powinien być biały, dlatego winny być hodowane rasy z tłuszczem o kolorze białym. Na uwadze mieć należy, że króliki z domieszką krwi „Angora“ oraz niektórych ras holenderskich mają żółty kolor tłuszczu.

Rynek angielski kupuje towar bitej wagi od 2 do 4 lbs, przy czym króliki muszą być młode.

Ze względu na to, że królik po uboju, wypatroszeniu i usunięciu skóry traci około 40% wagi żywej, należy powyższy procent brać w rachubę przy przygotowaniu towaru do eksportu.

Króliki obrobione sposobem „Ostend“ są sortowane od 2 do 4 lbs w granicach wahań pół lbs, a mianowicie: 2 — 2 i pół lbs, 2 i pół — 3 lbs, 3 — 3 i pół lbs, 3 i pół — 4 lbs.

Powyższego sposobu sortowania należy ściśle przestrzegać, a waga poszczególnych sztuk w danym sortymencie wagowym nie powinna przekraczać ustalonych granic.

Mięso musi być białe, co da się osiągnąć jedynie przez należyte wykrwienie królika. — Z jamy brzusznej winny być usunięte wnętrzności, zaś nerki, wątroba oraz tłuszcz winny pozostać nietkniętymi, żółć należy ostrożnie usunąć. Opony, dzielącej jamę brzuszną od klatki piersiowej, nie należy skaleczyć, t. zn. płuca, serce itd. należy pozostawić nienaruszonymi.

Przed pakowaniem towaru do skrzyń mięso musi być dostatecznie chłodzone i twarde w dotyku. Królików nie powinno się zamrażać, gdyż wpływa to niekorzystnie na jakość. Sprawa właściwego chłodzenia jest zasadniczo ważna.

Skrzynie zawierają ok. 80 lbs towaru, czyli od 20 do 40 sztuk. Rozmiary szwedzkich skrzyń które są bardzo dobre, wynoszą 55 cm × 25×63 po stronie zewnętrznej. Górna i dolna część skrzyni składa się z pięciu desek, zaś boki z 2. Przestrzeń pomiędzy poszczególnymi deskami wynosi ok. 2 i pół cm.

Skrzynie winny być tak silne, aby wytrzymać wstrząsy w związku z transportem morskim. Skrzynie szwedzkie są wzmocnione

specjalnymi listwami wzdłuż wszystkich brzegów skrzyń.

Sezon najlepszego zbytu na rynku angielskim trwa od połowy września do marca. Cena za towar „Ostend Style" franco hala targowa wahała się w sezonie ubiegłym od ca 8 pensów do 9, przy cle 10 proc. ad valorem.

Króliki są sprzedawane przez tych samych agentów, którzy importują drób bity.

Z dotychczasowych doświadczeń dostaw polskich wynika, że mamy gatunek surowca, który w zupełności odpowiada wymaganiom rynku i że przygotowanie i selekcja wykonywana była dobrze.

Natomiast przy tym artykule na ogół poniesiono wielkie straty, w głównej mierze przez przybywanie towaru w stanie nieświeżym, co częściowo mogło wpływać z niedostatecznego i niewłaściwego chłodzenia po uboju, przed zapakowaniem, a przede wszystkim z racji niewłaściwej temperatury podczas transportu zarówno kolejowego, jak i morskiego.

Króliki „Ostend Style" mogą i muszą być tylko chłodzone, gdyż jeśli się je zamrozi, to są wówczas wyceniane przez angielski rynek odbiorczy na podstawie ceny za towar mrożony australijski, którego wartość kształtuje się o ca 30 proc. niżej.

NOWE ZASADY OBROTU HANDLOWEGO Z PALESTYNĄ.

Z dniem 15 IX 1938 r. weszły w życie nowe postanowienia w sprawie obrotów handlowych i płatniczych z Palestyną.

Przywóz do Polski towarów pochodzenia palestyńskiego będzie się odbywał w ramach kontyngentów, ustalanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu co kwartał.

Zapłata będzie regulowana w drodze transferu dewiz, zgodnie z okólnikiem Komisji Dewizowej Nr 44.

Przywóz owoców cytrusowych jest powiązany z eksportem do Palestyny kompletów skrzynkowych, obręczy wiklinowych i gwoździ w stosunku 1 : 1. Importerzy owoców cytrusowych będą otrzymywać pozwolenia przywozu za pośrednictwem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, po wpłacie do tegoż Instytutu równowartości towaru. Na zlecenie palestyńskiego wierzyciela suma złotowa w Instytucie będzie przekazywana polskiemu eksporterowi wymienionych towarów.

Niezależnie od obrotów na zasadzie transferu dewiz, za zgodą Komisji Dewizowej będą mogły być dokonywane niektóre przekazy finansowe w formie eksportu do Palestyny towarów, określanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Obecnie ustalona lista, która będzie obowiązywać najmniej 6 miesięcy, zawiera następujące towary:

— szynki w puszkach; wędliny i konserwy mięsne i drobiowe; konserwy rybne; ryby wędzone i solone; sery; mleko kondensowane i proszkowane; mączka ziemniaczana; cement; meble stolarskie; drzwi płytowe; listwy do ram; radioodbiorniki i skrzynki radiowe; przędza i tkaniny — lniane; tkaniny z jedwabiu sztucznego; papier i płótno — szmerglowe; papier bezdrzewny i kancelaryjny; obuwie skórzane; maszyny i narzędzia — rolnicze; narzędzia rzemieślnicze; wyroby nożownicze, jak widelce i noże stołowe i inne; tomofan; fajans i szkło — stołowe oraz żyto.

Przekazujący wpłaci sumę do Polskiego Instytutu Rozrachunkowego, który na zlecenie przekazującego dokona wypłaty eksporterowi powyższych artykułów, po przedstawieniu przez stronę dowodu wejścia towaru do obszaru celnego Palestyny, uwierzytelnionego przez Konsulaty R. P. w Palestynie.

Pieniądze znajdujące się obecnie w Polskim Instytucie Rozrachunkowym, mogą być upłynnione eksportem do Palestyny żyta oraz innymi towarami, co do których Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyrazi zgodę.

Całość ewidencji przekazów pieniężnych do Palestyny oraz wpływów za eksport została powierzona Polskiemu Instytutowi Rozrachunkowemu.

EKSPANSJA POLSKIEGO HANDLU SHIPCHANDLERSKIEGO.

Francuski rynek shipchandlerski już od 2 lat jest zasilany przez towary pochodzenia polskiego, dostarczane przez gdyńską firmę shipchandlerską, która na terenie Francji posiada w tym celu swego przedstawiciela. Towar polski lokowano w następujących większych ośrodkach handlu shipchandlerskiego: Rouen, Boulogne s/Mer i Marsylia. Przedmiotem dostaw były: masło, jaja, szynki w puszkach, szynki litewskie, wątroby, ozory wołowe, mrożony drób, świnie i jagnięta. W roku 1936 i bieżącym osiągano ceny dosyć korzystne natomiast w roku 1937 znacznie niższe skutkiem dewaluacji franka.

CEBULA EKSPORTOWA NA POMORZU.

Cebulę, nadającą się na eksport, w województwie pomorskim produkuje się w powiatach Inowrocław, Szubin, Wyrzysk i Włocławek. Rozmiary produkcji zależne są od warunków agrologicznych jak i od koniunktury.

Na eksport nadaje się najlepiej odmiana cebuli żytawskiej, wysoko kulistej, typ zwanej w handlu „warszawską" lub „lwowską". Jest to cebula, odpowiadająca wymaganiom handlu i produkowana nie tylko na Pomorzu, ale również i w innych okręgach, a zwłaszcza warszawskim, łęczyckim, kaliskim, kutnowskim itd.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1938.

BELGIA. W „Moniteur Belge” z dnia 27 sierpnia br. ogłoszono zarządzenie królewskie, mocą którego poddano reglamentacji przywóz: dywanów, papieru do pakowania, papieru i tektury różnych gatunków.

BUŁGARIA. W związku z ograniczeniami przywozowymi, zastosowanymi wobec tkanin bawełnianych, ogłoszone zostały wyjaśnienia, przypominające, iż poszczególne firmy importowe branży tekstylnej winny uzyskiwać przed przywozem towarów każdorazowo zezwolenie Banku Narodowego. Firmy importowe bułgarskie dysponują rocznymi kontyngentami importowymi; w ostatnich jednak latach importerzy przekraczali znacznie kwoty im przydziel., wskutek czego na rynku bułgarskim okazały się zbyt duże zapasy tkanin bawełnianych co z kolei wywołało protest produkcji krajowej. Ostatnie zarządzenia są zatem jedynie zaostrzeniem przepisów istniejących od kilku lat. Nadmienić należy że ograniczenia obecne wymierzone są głównie przeciw importowi tkanin bawełnianych drukowanych, aczkolwiek Bank Narod. uprawniony jest do żądania od importerów posiadania zezwoleń przy imporcie także innych gatunków tkanin bawełnianych.

CHILE. Przywóz tkanin wełnianych niektórych gatunków został skontyngentowany z dniem 12 VIII br.

CZECHOSŁOWACJA. Na okres od 10 IX do 10 X br. ustalone zostały następujące dodatki do ceł przywozowych na zboża: pszenica 10 k. cz., żyto — 28 k. cz., jęczmień — 34, owies — 23 k. cz., wszystko od 100 kg. Cło na masło zostało obniżone z 420 k. cz. na 210: cło na bydło i nierogaciznę — bez zmian.

FINLANDIA. Wydano zakaz przywozu koni.

FRANCJA. W dn. 13 ub. m. rząd francuski — z uwagi na obecną sytuację międzynarodową — zabronił wywozu szeregu wytworów, mających znaczenie dla obrony narodowej. Wśród tych artykułów wymienić należy: wełnę, skóry surowe i garbowane, jedwab, bawełnę, odpadki surowców włókienniczych, jutę, surowce do tłuszczów roślinnych, szmaty, złom żelazny itp.

Zreglamentowano ponownie przywóz surowego jodu (3 IX 38).

Z dniem 2 IX br. wprowadzony został obowiązek oznaczania kraju pochodzenia na importowanych grzejnikach elektrycznych do użytku domowego, żelazkach do prasowania, wskazówkach kierunkowych przy samochodach oraz wycieraczkach szyb przy autach.

INDIE HOLENDERSKIE. Według nowego projektu ustawy następujące towary mają być całkowicie zwolnione od 25% względnie innej dopłaty celnej: wino, wyroby alkoholowe (z zastrzeżeniem, że spirytualia, zawarte w preparatach kosmetyczno-perfumeryjnych, obciążone będą — obok cła 30 fl. hol. od hl. — 50% dodatkiem), alkohol metylowy, esencje owocowe z alkoholem, tkaniny wełniane, przędza bawełniana, tkaniny i inne towary z bawełny, tkaniny i inne towary z lnu, juty, konopi itp., bielizna bawełniana, koce bawełniane. — Ustawa powyższa zostanie zapewne uchwalona bez większych zmian i miałaby obowiązywać od 1 I 39.

IRAN. Rząd irański ogłosił listę kontyngentów importowych na rok gospodarczy 1938/39. Lista jest do przejrzenia w P. I. E.

KANADA. Ogłoszona została lista towarów, które począwszy od 17 VI 38 zwolnione są od podatku sprzedażnego i konsumcyjnego przy imporcie do Kanady. Do towarów tych należą m. in.: uprzęże na konie, cegły i kamienie budowlane, drzewo budowlane, ramy okienne, drzwi, łaty dachowe, schody i poręcze, płyty gipsowe, tapety, artykuły papierowe używane w budownictwie, farby, pokosty, biel ołowiana, wanny, tusze, kurki, klozety, umywalnie, zlewy, szkło dla celów budowlanych, piece, wyroby żelazne jak zamki itp., stal budowlana i in. — Ogłoszono dodatkowy spis towarów, podlegających obowiązkowi posiadania oznaczenia kraju pochodzenia.

MALTA. Kwoty importowe na tekstylia przy imporcie na Maltę z poszczególnych krajów ustalono w następujący sposób:

	Niewykorzystana kwota importowa za okres styczeń czerwiec 1938 r.	Całkowita kwota importowa za okres lipiec — grudzień 1938 r.
	w yardach	
Belgia	15.120	45.120
Chiny	44.885	74.875
Czechosłowacja	39.389	69.389
Niemcy	21.290	51.290
Holandia	44.762	74.762
Włochy	—	502.000
Syria	44.314	74.314
Stany Zjednoczone	44.926	74.926
Jugosławia	33.723	63.723
Inne kraje	45.000	75.000

MEKSYK. Prawie wszystkie towary eksportowane z Meksyku obciążone zostały 12-procentowym podatkiem od wartości. (9 VIII 38). Powodem wprowadzenia podatku jest obniżenie wartości peza meksykańskiego.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. Począwszy od dnia 12 VIII br. władze celne pobierają opłatę wyrównawczą od importowanych z U. S. A. ocynkowanych blach falistych, okrągłych sztab o przekroju poniżej 3 cali oraz od ocynkowanych blach gładkich o szerokości 4 cali i powyżej i grubości poniżej 1/8 cala i od niektórych blach nieocynkowanych. Opłata wyrównawcza pobierana jest w wysokości różnicy między opłatą frachtową normalną z U. S. A. do różnych portów Unii a opłatą rzeczywistą (niższą), uiszczaną przez eksporterów amerykańskich.

WĘGRY. Do końca roku bieżącego obowiązywać będzie zwolnienie od cła beczek nowych i używanych z drzewa twardego. Beczki importowane być mogą również w stanie rozłożonym. (Zarządzenie 5 IX br.)

WENEZUELA. Zarządzeniem z dnia 10 VIII br. wprowadzono z dniem 1 X br. obowiązek zaopatrywania wywożonych do Wenezueli towarów w świadectwo pochodzenia, uwierzytelnione przez odnośny Konsulat Wenezueli. Poza stwierdzeniem kraju pochodzenia towaru świadectwo winno zawierać również liczbę pakunków, wagę, wartość, nazwę handlową towaru i nazwę według taryfy celnej. — Konsulat Wenezueli mieści się w Gdańsku, Stadtgraben 6/7.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Wyroby emaliowane. — Poważna firma egipska pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskimi, interesującymi się eksportem wszelkiego rodzaju wyrobów emaliowanych. Bliższych informacyj udzieli Izba Przem.-Handlowa w Gdyni.

(L. dz. 17605/38/Kal.)

Pasza. — Firma niemiecka w Hamburgu interesuje się importem z Polski różnych gatunków paszy. Bliższych informacyj udzieli Izba Przem.-Handlowa w Gdyni. (L. dz. 17740/38/Kal.)

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Preparaty farmaceutyczne. Firma z Peru interesuje się importem pow. artykułu. P/23648/47/ID.

Artykuły chemiczne. Firma jugosłowiańska poszukuje przedstawicielstwa firm eksportujących pow. artykuły. P/23688/47/ID.

Różne. Firma rumuńska pragnie otrzymać przedstawicielstwo na następujące artykuły: naczynia fajansowe, wyroby gumowe, farmaceutyczne i artykuły fotograficzne. P/19100/4G/ID.

Szkło. Firma palestyńska interesuje się importem małych naczyń szklanych perfumeryjnych.

P/23706/63/ID.

Drewno. Firma angielska poszukuje przedstawicielstwa na rynek angielski jednej z poważnych firm drzewnych. P/24096/40/C.

Dykta. Firma południowo-afrykańska poszukuje przedstawicielstwa fabryki dykt, wyrabiającej różne sortymenty. P/23910/93/C.

Przedstawicielstwo. Firma urugwajska poszukuje przedstawicielstwa poważnej firmy drzewnej z Polski. P/23036/3A/C.

Skóry. Polska firma eksportowo-importowa ma zapotrzebowanie z Wenezueli na tanie skóry zelówkowe i pośledniejsze gatunki skór boksowych.

P/23016/38/M.

Pasmanterie. Firma jugosłowiańska poszukuje eksporterów szlaków pasmanteryjnych, chodzi również o szlaki z tkanymi inicjałami. P/23034/40/M.

Różne. Południowo-afrykańska firma agenturowa poszukuje przedstawicielstw polskich fabryk włókienniczych i galanteryjnych. P/23338/93/M

Imitacja skórek jagnięcych. Holenderska firma agenturowa interesuje się powyższym artykułem. P/23932/46/M.

Tiule i muśliny. Firma turecka interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów.

P/23992/4M/M.

SPRAWY PODATKOWE

MIESIĘCZNE WYKAZY PODATKOWE WZGL. LISTY PŁAC.

Ministerstwo Skarbu, chcąc uprościć tryb postępowania, przewidziało w § 90 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego do Ordynacji Podatkowej, że przedsiębiorstwa zatrudniające większą ilość pracowników, mogą wystąpić do Izby Skarbowej o udzielenie im zezwolenia na nieskładanie miesięcznych wykazów wzgl. list płac, mających udokumentować wypłatę potrąconego podatku dochodowego od uposażeń. O zwolnienie ubiegać się mogą tylko służbodawcy, prowadzący księgi handlowe bądź księgi gospodarcze.

KSIĘGOWANIE FAKTUR.

W sprawie sposobu księgowania faktur, która była już przedmiotem wystąpień Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Ministerstwie Skarbu — Związek Izb zwracał się ostatnio do Ministerstwa Skarbu o potwierdzenie, że zgodne jest z zasadą bieżącego prowadzenia księgowości, w sposób ujawniający należycie stan interesów — bezzwłoczne i chronologiczne zapisywanie otrzymanych faktur do specjalnej książki ewidencyjnej — wpisywanie zaś tych faktur do ksiąg zasadniczych dopiero z kolei, w miarę odbioru towaru. Związek Izb podniósł, że względy techniczno-buchalteryjne przemawiają przeciwko bezzwłocznemu wpisywaniu faktur do ksiąg zasadniczych. W wypadku bezzwłocznego księgowania faktur w tych księgach, w razie uzyskania bonifikaty na skutek nieodpowiedniej jakości towaru, różnicy ilości, wskutek zaniku w czasie przewozu itp., zachodzi konieczność korygowania za-

księgowanej już kwoty faktury. Sprawia to, iż znaczna część faktur, z tych czy innych względów, podlegać musi podwójnej manipulacji buchalteryjnej, co narzuca potrzebę stosowania licznych poprawek, storn, dodatkowych księgowań — i to nie tylko w księgach zasadniczych, lecz i pomocniczych, jak księgi magazynowe, kartoteki itp.

Większość tych komplikacyj, podrażających koszt prowadzenia buchalterii, a tym samym koszty handlowe przedsiębiorstwa, odpada automatycznie przy stosowaniu zasady posługiwania się pomocniczą ewidencją faktur, prowadzoną z zachowaniem wymogu bieżącej chronologiczności.

Ministerstwo Skarbu w odpowiedzi z dnia 12 IX 1938 r. L. D. V. 16809/1/38 stanęło na stanowisku, iż nie może podzielić poglądu, że proponowany system wpisywania faktur do ewidencji pomocniczej nie narusza zasady bieżącego prowadzenia księgowości w sposób należycie ujawniający stan interesów i. że jest zgodny z wykładnią interpretacyjną N. T. A. w przedmiocie pojęcia zaległości w księgowaniu i jej wpływu na ocenę ksiąg.

Ministerstwo podkreśliło, że ewidencjonowanie faktur nie może zastąpić zapisów w księgach pomocniczych, o których mowa w judykaturze N. T. A.. a sama książka ewidencyjna nie może być uważana za księgę pomocniczą w całokształcie ksiąg buchalteryjnych.

Ponadto proponowany system księgowania faktur, przewidując jako prekluzyjny termin zaksięgowania faktury, ostatni dzień roku operacyjnego, umożliwiłby — zdaniem Ministerstwa Skarbu — dokonywanie zapisów w księgach zasadniczych często dopiero po upływie kilku miesięcy (np. w przypadku długotrwałego sporu o jakość dostarczonego towaru itp.), co w świetle judykatury N. T. A. wystarcza do dyskwalifikacji ksiąg nawet w przypadkach dokonania zapisu w księgach pomocniczych.

WYKAZ NORM UPOSAŻEŃ W NATURZE.

Na podstawie art. 32 Ordynacji Podatkowej oraz § 39 rozporządzenia wykonawczego do tejże Ordynacji Ministerstwo Skarbu ustaliło na rok podatkowy 1938 normy uposażeń w naturze dla poszczególnych okręgów Izb Skarbowych.

Ze względu na to, że w tym roku zostały zmienione granice administracyjne województwa pomorskiego, Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że w powiatach, przyłączonych z dniem 1 kwietnia bież. roku z innych Izb Skarbowych, obowiązują w roku 1938 normy, ustalone dla odnośnych Izb Skarbowych.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

NOWA TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY RUMUNIĄ A PORTAMI GDYNIĄ I GDAŃSKIEM.

Z dniem 1 października 1938 r. wchodzi w życie „Międzynarodowa Taryfa na przewóz towarów między stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych i portami morsk. Gdynia i Gdańsk“ część I i II. Taryfa ukaże się w języku polskim i rumuńskim z tłumaczeniem niemieckim. Opłaty przewozowe podane są za 100 kg w groszach polskich. Równocześnie z chwilą wejścia w życie powyższej taryfy traci moc obowiązującą „Międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi Gdynia i Gdańsk z jednej strony, a stacjami rumuńskich kolei żelaznych z drugiej strony“, część I i II, wydana z ważnością od 1 lutego 1934 r. wraz z wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA CYNK, OŁÓW I MIEDŹ W KOMUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A CZECHOSŁOWACJĄ.

Z ważnością od 20 września 1938 r. rozszerzona została taryfa artykułowa nr 32 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi cz. II/6 na cynk, również cynk osadowy punktu E1, ołów punktu F1 oraz miedź punktu B. Obniżenie tego przewoźnego przedstawia nam następujące zestawienie:

Povrly	E1	2010	1840
	F1	2010	1820
Stod	B	2960	2680
	E1	2580	2310
	F1	2580	2270
Strančice	E1	2750	2410
	F1	2750	2370
Usti nad Labem	E1	2080	1900
	F1	2080	1880
Závrátec-Třemoňice	E1	2760	2420
	F1	2760	2380
Žarnovica	B	3120	2820

O MINIMALNE STAWKI FRACHTOWE NA ZBOŻE.

Dla utrzymania taryfy minimalnych stawek frachtowych komitet wykonawczy Międzynarodowego Porozumienia Trampowego zakazał wynajmowania statków „na czas“ dla przewozu zboża z portów atlantyckich Stanów Zjednoczonych i Zatoki Meksykańskiej z rzeki Św. Wawrzyńca i z Australii. Chodzi tu o przeszkodzenie obejścia stawek minimalnych drogą tańszego wynajęcia statku „na czas“.

Kronika

NOTOWANIA CEN.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ubiegłym tygodniu, franco wagon port rybacki, za towar oclony:

polskie połowy śledzi — za beczkę:

„Pomorze" puste szkockie, twardo sol. smalmaties — 65, „Pomorze" maties i matful — 70, „Pomorze" puste szkockie, solone w Gdyni — smalmaties — 68, maties i matful — 73, „Pomorze" pełne szkockie, twardo solone smałmaties — 70, maties i matful — 75, „Pomorze" własny połów i solenie TB 40—50.

Importowane szkockie matiesy za 2 połówki:

Lerwick: medium 90, selected 97, large 102; Stornoway: medium 100, selected 110, large 115;

szkockie, twardo solone, Lerwick za 1/1	74
PAF, Wick. Stronsay	77
crownmedium — lipiec	68—69
crownmaties — sierpień	70
crownmedium	69—70
oryginalne islandzkie nowe	70
norweskie islandzkie nowe	62—64
norweskie duże 360/380	67
norweskie sloe	37
norweskie vaar nowe	35

Ryby świeże w lodzie i ryby mrożone za 100 kg

śledzie świeże w lodzie, własne połowy „Pomorza"	54
makrele świeże w lodzie	60
dorsze świeże w lodzie, własny połów „Pomorza" z morza Północnego	55
dorsze mrożone t. zw. Seelachs	54
dorsze świeże t. zw. Seelachs	50
łupacz świeży, połów „Pomorza"	40

LUGRY TOW. „KORAB" BĘDĄ KORZYSTAŁY Z HOLENDERSKIEJ BAZY RYBACKIEJ.

W dniu 20 ub. mies. powrócił z 7-tygodniowych połowów na morzu Północnym statek rybacki „Korab I", przywożąc ze sobą 240 kanties śledzi solonych.

Tak niewielka ilość złowionych śledzi tłumaczy się faktem, że statek musiał powrócić do Gdyni wcześniej, ze względu na konieczność garbowania sieci, które musi być dokonywane co 7 tygodni.

Dopiero od 15 września rb. statki tow. „Korab" będą mogły korzystać z bazy holenderskiej w Scheveningen, przez co odpada konieczność wcześniejszego powracania statków do portu macierzystego w Gdyni, a co za tym idzie — statki wymienionego towarzystwa będą mogły wykorzystać w pełni sezon połowu bez straty czasu na przewozy śledzi.

CZY ŚLEDZIE Z BAŁTYKU NADAJĄ SIĘ DO ZASALANIA?

W pewnym odłamie prasy ukazały się ostatnio sensacyjne doniesienia o wynalezionym jakoby nowym sposobie zasalania śledzi przez wędzarnika J. Konkola z Gdyni, z których wynikało, że eksperyment jego wprowadza przewrót w zakresie solarnictwa.

Jak się dowiadujemy, chodzi tu o próbę zasolenia śledzi z Bałtyku, które są znacznie mniejsze od śledzi szkockich czy jarmuckich. Dotychczasowe próby zasalania śledzików bałtyckich nie dały pozytywnych rezultatów i w dalszym ciągu zagadnienie to stanowi przedmiot badań, po przeprowadzeniu których wypowiedzą się niewątpliwie fachowcy. Należy dodać, że solarnictwo śledzi jest jednym z najważniejszych działów pracy w zakresie przemysłu śledziołówczego i posiada wiele tajników, które znają wyłącznie solarze, posiadający w tym zakresie poważne doświadczenie.

Eksperymentem wędzarnika gdyńskiego zajmą się niewątpliwie zainteresowane czynniki, które zbadają, czy i o ile mógłby on mieć w ogóle zastosowanie, tym bardziej, że w kołach przemysłu rybnego jest on stawiany pod znakiem zapytania, a Państwowy Zakład Higieny, filia w Gdyni, na który powoływano się w prasie, przeprowadził wprawdzie analizę dostarczonych mu śledzi, nie wydał wszakże w tej mierze żadnego orzeczenia.

SYTUACJA NA RYNKU DORSZOWYM.

Wobec zbliżającego się okresu sezonowo zwiększającej się konsumpcji ryb morskich należy zwrócić uwagę na sytuację rynkową. I tak kiedy w r. ub. Chłodnia Rybna w Gdyni była „zawalona" dorszami mrożonymi, to obecnie zanosi się na ich brak. Zapasy są już nieduże, a spożycie i zapotrzebowanie wyraźnie wzrasta. Wobec zapełnienia się Chłodni Rybnej innymi rybami (matiesy i śledzie zamrożone) nie widać na razie możliwości zwiększenia zapasów dorszy. Równocześnie komunikują nam z kół rybackich o wstrzymanych w tym roku już po raz drugi połowach dorszy właśnie na skutek wymienionego przepełnienia magazynów Chłodni Rybnej innymi gatunkami ryb. Tak więc zapowiadające się dobrze jesienne połowy dorszy nie mogą być obecnie przez rybaków wykorzystane, skazując ich na dalsze przymusowe bezrobocie. Sytuacja zmieniłaby się na lepsze z chwilą rozbudowy chłodni śledziowej.

POWRÓT ZWYKŁEGO KUTRA RYBACKIEGO Z POŁOWU NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Dnia 26 września powrócił do portu rybackiego w Gdyni kuter rybacki „Hel 111" z połowów śledzi na morzu Północnym. Jak już donosiliśmy — kuter ten przed trzema ty-

godniami wyruszył na połowy z załogą, składającą się z właściciela kutra, Franciszka Piechockiego, oraz z trzech rybaków: Knaka Artura z Pucka, Drzewakowskiego Mateusza z Włocławka i Flaka Jana z Sosnowca.

Po raz pierwszy w historii polskiego rybołówstwa odważył się rybak polski na małym kutrze o długości 19 metrów wyruszyć na dalekie wody morza Północnego na połowy. Łowiono w okolicy o następującej pozycji geograficznej: 57 stopni szerokości geogr. półn. i 1 stopień długości geogr. wsch. Wyniki połowów należy uważać za bardzo dobre, gdyż kuter polski przywiózł z nich 51 beczek śledzi zasolonych i 40 skrzyń śledzi świeżych w lodzie. Portem pomocniczym dla zakupienia materiałów pędnych i lodu był duński port Skagen. Na uwagę zasługuje fakt, że cała załoga kutra składała się z ludzi, pochodzących z lądu czyli nie rybaków. Załoga ta nigdy nie była na morzu Północnym, a rybak Piechocki orientował się jedynie na podstawie specjalnej mapy rybackiej morza Północnego. Niewątpliwym sukcesem wyprawy kutra jest realna możliwość zastąpienia na polskich statkach rybackich cudzoziemców — załogą polską. Podczas podróży polski kuter rybacki spotkał się na morzu Północnym z niemieckim trawlerem rybackim. W czasie tego spotkania rybak Piechocki sprawdził pozycję swego stateczku u niemieckiego kapitana, która — jak się okazało — była obliczona trafnie.

HOMARY Z POLSKICH POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

W dniu 20 ub. mies. powrócił z połowów na Skageraku kuter „Hel 117". należący do rybaka Lipskiego, który po jednomiesięcznym pobycie u wybrzeży duńskich przywiózł ze sobą 1.000 puszek homarów i kilkadziesiąt skrzyń dorszy. złowionych w drodze powrotnej. Rybacy, dzięki zaopatrzeniu się w przyrząd do zamykania puszek, mogli od razu na kutrze przygotowywać i zamykać puszki z gotowym mięsem tych smacznych skorupiaków.

Należy podkreślić, iż tego rodzaju połowy zapoczątkowane zostały u nas dopiero w tym roku i uprawiane są przez śmielszych rybaków z powodzeniem.

Kronika zagraniczna

ANGIELSKO-HOLENDERSKIE POROZUMIENIE ŚLEDZIOWE?

Jak donosi „The Fishing News" rozważa się obecnie w kołach miarodajnych tak angielskich jak i holenderskich, możliwość porozumienia śledziowego. Ze strony holenderskiej wyraziły na to swą zgodę takie związki jak Visscherij Centrale (Holenderski Związek Śledziowy) i Nederlandsche Reeders Vereeniging, które oczekują na podjęcie rokowań ze strony brytyjskiej.

Porozumienie powyższe miałoby położyć kres dumpingowi śledziowemu, wywołanemu przez nadprodukcję na obu rynkach.

Dlatego też przewidziano utworzenie specjalnego komitetu, złożonego z 2 Anglików, 2 Holendrów i jednego członka neutralnego. Komitet miałby za zadanie oznaczanie wysokości połowów w obu krajach, stosownie do wahań zapotrzebowania światowego.

Przywróconoby dzięki temu rentowność przedsiębiorstw rybackich, zwłaszcza angielskich, które wskutek wysokich kosztów eksploatacji (stary sprzęt) nie mogły konkurować z Holandią.

WYWÓZ ŚLEDZI Z ANGLII.

Według prowizorycznych obliczeń angielskiego Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa, eksportowano do 31 sierpnia rb. (w nawiasach 1937 r.) 493.358 beczek śledzi (431.071), w tym do Gdyni 75.172 beczek (46.779), do Gdańska 135.170 beczek (104.874), do Szczecina — 99.733 beczek (115.538), do Królewca 46.865 beczek (37.420), do Kłajpedy 36.499 beczek (40.241).

ANGIELSKIE I SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI W SIERPNIU I ZA 8 MIES. 1938 R.

Według oficjalnej statystyki w ciągu sierpnia połowy angielskie wynosiły 130.318 cwt. (254.903) o wartości 51.203 £ (96.481), szkockie — 428.667 cwts (227.937) o wartości 174.623 £ (98.344). W ciągu zaś 8 miesięcy rb. połowy angielskie wynosiły 343.730 cwt (550.586) o wartości 142.487 £ (237.192), szkockie — 2.432.771 cwt (1.827.764) o wartości 940.017 £ (863.012).

ANGLICY SPODZIEWAJĄ SIĘ DOBRYCH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Zdaniem najbliższych współpracowników angielskiego Ministerstwa Rybołówstwa zanosi się w bieżącym sezonie na obfite połowy. Przypuszczenie to opierają na następującej obserwacji: w ostatnim sezonie ukazało się nieoczekiwanie wiele śledzi 3-letnich. Ponieważ przedmiotem połowów są przede wszystkim śledzie czteroletnie, stąd sezon bieżący będzie obfitował w młode ryby.

Najlepsze połowy przewidują około 7 października, tj. w czasie pierwszej pełni księżyca, za to połowy listopadowe mają być nieco słabsze. W tym okresie dorosła ryba jest znacznie większa i dlatego uprzedzono rybaków, by używali sieci o dużych oczkach.

ROZBUDOWA PORTU RYBACKIEGO CUXHAVEN.

W porcie rybackim w Cuxhaven rozpoczęto budowę drugiego basenu. Ma on być gotowy w połowie 1939 r. Basen będzie posiadał rozmiary: długość 900 metrów, a szerokość 100 metrów. Na południowym nabrzeżu mają powstać hale aukcyjne i pakownie, mogące pomieścić 40—50 tys. cetnarów ryb. a na północ-

nym magazyny przedsiębiorstw połowów dalekomorskich.

100 MILIONÓW FUNTÓW RYB MROŻONYCH ROCZNIE.

Na X Międzynarodowym Kongresie Chemii, który odbył się w połowie maja rb. w Rzymie, podano w jednym z wygłoszonych referatów, że w stanie Massachusetts magazynuje się rocznie dla potrzeb ludności okrągło 100 milionów lbs ryb, to jest 45,3 milionów kg ryb, przy czym 6 dużych chłodni publicznego użytku zajmuje się wyłącznie składowaniem ryb. Stan Massachusetts posiada ze wszystkich stanów amerykańskich najbardziej szczegółowo rozwinięte prawodawstwo, dotyczące chłodni publicznego użytku. Każda chłodnia, przechowująca towar ponad 40 dni, musi być przez rząd stanowy licencjonowana i wypełnić cały szereg warunków. Produkty żywnościowe, przechowywane w chłodniach, są od czasu do czasu badane na świeżość i jakość, przy czym dla ryb mrożonych ustalono na podstawie długoletnich obserwacyj empirycznych ścisłe mierniki świeżości.

TŁUSZCZ PO ROLMOPSACH.

Do masowego przygotowania marynatów rybnych, jak rolmopsy itp., gotuje się je w specjalnym roczczynie np. 6% octu i 8% soli. Dotychczas po kilkakrotnym użyciu takiego roczczynu wylewało się go. Obecnie Morski Instytut Rybacki w Wesermünde znalazł sposób dalszego wykorzystywania tego rozczynu, a mianowicie już w czasie gotowania produkuje się z niego za pomocą hydrolizy materie aromatyczne, a kiedy już przestaje być zdatnym do gotowania marynatów, wyciąga się z niego pozostały po rybach tłuszcz i białko. Ilości tych odzyskanych produktów są dość znaczne i mają w zupełności opłacać koszt ich wydobywania.

O POŁOWACH I PRZEMYŚLE WIELORYBNICZYM.

Pionierami połowów wielorybów są bezsprzecznie Norwedzy, którzy tę gałąź przemysłu zapoczątkowali od lat około 80 i którzy dotąd zajmują pierwsze miejsce w produkcji tak cennego oleju, jakim jest tran z wielorybów. Monopolem połowów i przemysłu wielorybniczego musieli się ostatnio Norwedzy podzielić z Niemcami, którzy w szybkim tempie przy pomocy tych pierwszych rozwinęli swoje własne połowy wielorybów.

Siedemdziesiąt lat mija, jak po wielu i niebezpiecznych przygodach na morzach arktycznych obu biegunów Norweg, nazwiskiem Svend Foyn, zastosował użyteczny harpun, którym upolował około 30 wielorybów. Dlatego też słusznie Norwedzy nazywają go twórcą rybołówstwa rylorybniczego. Nie od rzeczy należy tu wspomnieć także o nazwisku Larsa Christensena, który oddał wielkie zasługi w badaniach nad terenami miejsc połowu w okolicach podbiegunowych.

Centrum tego przemysłu w Norwegii jest małe miasto Sandefjord, gdzie można dowiedzieć się o wszystkim, co dotyczy rybołówstwa wielorybniczego. Znaczne sumy zostały wydane przez rząd norweski na rozwój tego przemysłu. W ostatnich 16-tu latach n. p. budowa nowych jednostek rybackich oraz doprowadzenie do porządku starego taboru kosztowało Norwegię ponad 170 milionów koron.

Nowoczesny statek wielorybniczy kosztuje obecnie około 700,000 koron. Do każdej ekspedycji, oprócz statku przemysłowego, t. j. przetapialni tranu, należy szereg statków pomocniczych, służących do właściwych połowów, względnie polowań na wieloryby. Taki statek posiada zazwyczaj maszyny o sile od 1200 do 1500 HP., przy czym jego przeciętna szybkość wynosi od 13 do 14 mil na godzinę. Nowoczesny statek przemysłowy, na którym wytapia się tłuszcz wielorybi, posiada około 20.000 t. pojemności i może przerobić przez jedną dobę około 25 wielorybów. Z ilości tej produkuje się ca 2500 beczek tranu, co się równa około 425 tonom. Dla swych celów przetwórczych statek — fabryka potrzebuje około 104 tony ropy oraz 500 ton wody słodkiej, którą otrzymuje się z destylacji wody morskiej.

Jeżeli chodzi o wielkość wielorybów, to przeciętna ich długość wynosi 20 — 25 mtr., niektóre jednak okazy dochodzą do 30 metrów długości. Młody wieloryb w dniu urodzin posiada 7 m. długości i waży 2000 kg, z każdym dniem przybiera na wadze 100 kg. Wieloryb oczywiście jest ssakiem, przeto przy matce przebywa przeważnie do 7 miesięcy. Jeżeli się zważy, że w żołądku wieloryba znajduje się ryb, starczących dla pożywienia najmniej 1500 ludzi, można sobie wyobrazić jego wielkość oraz pojęcie t. zw. wielorybiego apetytu. Stosownie do wielkości waga jednego wieloryba wynosi 50 ton lub więcej.

Produkcja tranu wielorybiego zwiększa się z roku na rok, do czego przyczynia się nowoczesna technika tak połowów, jak i przetwórczości.

Według ostatniej statystyki produkcji tranu wielorybiego w sezonie 1937 — 1938 przetopiono ogółem 3.132.875 beczek tranu, z tego z 9 wypraw norweskich — 933.306 beczek, z 10 wypraw angielskich — 1.097.977 beczek z wypraw niemieckich — 462.981 beczek, z 4 japońskich 388.611 beczek. Rafineria „Vestfold", pływająca pod flagą panamską, przetopiła 116.000 beczek, a fabryka amerykańska „Ulysses" — 114.000 beczek.

W przyszłym sezonie, tj. 1938/39 r. produkcja zwiększy się prawdopodobnie nieznacznie ze względu na to, że sezon obecny będzie krótszy o 2 tygodnie w porównaniu z sezonem ubiegłym.

PRZYWÓZ OWOCÓW DO POLSKI W I PÓŁROCZU 1938.

Przywóz owoców do Polski w pierwszym półroczu 1938 r. pod względem ilościowym (wagowym) był nieco mniejszy, aniżeli w odpowiednim okresie roku 1937, pod względem jednak wartości przywiezionych owoców wskutek zwyżki cen na rynkach, w okresie pierwszego półrocza 1938 przywieziono za wyższą sumę, aniżeli w pierwszym półroczu 1937.

Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, w pierwszym półroczu przywieziono ton owoców:

	1937	1938
Ogółem	**34 583**	**33 323**
w tym: klimatu umiarkowanego	4 677	4 776
południowych . .	29 906	28 547

Wartość przywiezionych owoców w 1000 zł

	1937	1938
Ogółem	**18 611**	**18 812**
w tym: klimatu umiarkowanego	3 028	3 308
południowych . .	15 583	15 504

Jak widzimy, nastąpił wzrost przywozu owoców klimatu umiarkowanego (głównie rodzynek i koryntek), zmalał przywóz owoców południowych. W obu wypadkach dotyczy to zarówno wagi jak i wartości.

Przejdźmy do przedstawienia przywozu poszczególnych gatunków owoców. Przedstawia to poniższe zestawienie dla pierwszego półrocza 1937 i 1938 w relacji wagowej i wartościowej.

OWOCE	Waga w tonach I półrocze 1937	Waga w tonach I półrocze 1938	Wartość w 1000 zł. I półrocze 1937	Wartość w 1000 zł. I półrocze 1938
Owoce klimatu umiarkowanego	**4 677**	**4 776**	**3 028**	**3 308**
jabłka	28	4	11	3
śliwki	4	7	4	7
wiśnie i czereśnie	155	109	114	115
winogrona	70	8	88	15
morele i brzoskwinie . . .	1	1	2	2
inne owoce świeże	1	1	4	3
śliwki suszone	3 060	2 970	1 743	1 860
inne suszone	41	21	54	26
rodzynki i koryntki . . .	1 317	1 655	1 008	1 277
Owoce południowe . . .	**29 906**	**28 547**	**15 583**	**15 504**
banany	924	1 662	485	930
pomarańcze i mandarynki	22 578	9 562	10 928	10 519
cytryny	6 096	6 867	3 899	3 744
daktyle	79	88	106	87
figi	187	336	118	162
inne owoce	1	1	7	16
skórki pomarańcz	14	10	16	18
konserwy owocowe . . .	27	21	24	28

Pomijając drobniejsze pozycje, analiza tablicy daje interesujące wyniki.

Otóż przywóz *śliwek suszonych* zmalał o 3% w stosunku do roku 1937, jeżeli chodzi o wagę, wzrósł natomiast o 7%, jeżeli chodzi o wartość. Z tego wniosek, że cena śliwek podniosła się o 10%, a mianowicie (średnio dla półrocza) z 570 złotych za tonę na 626 złotych za tonę.

Ceny owoców zależą przede wszystkim od miejsca ich pochodzenia. Otóż w roku 1937 głównym dostawcą śliwek suszonych była Grecja, która w roku 1938 ustąpiła pierwszeństwo Stanom Zjednoczonym Ameryki P. Przywóz śliwek suszonych z tych dwu krajów w I półroczu 1937 i 1938 przedstawia się następująco:

Państwa	Waga w tonach 1937	Waga w tonach 1938	Wartość w 1000 zł 1937	Wartość w 1000 zł 1938
Jugosławia	2 025	345	1 170	230
Stany Zjedn. A. P.	937	1 930	517	1 092

Jak widać, cena śliwek jugosłowiańskich jest wyższa od amerykańskich. Zwyżka cen śliwek suszonych w Jugosławii (z 578 na 666 zł za tonę) jest intensywniejsza od zwyżki w Stanach Zjednoczonych (z 552 na 565 zł za tonę).

Drugim naczelnym artykułem wśród owoców klimatu umiarkowanego są *rodzynki i koryntki*. Przywóz ich w roku 1938 wzrósł o 26% pod względem wagowym i o 27% pod względem wartościowym w stosunku do roku 1937. Z tego wniosek, że ceny rodzynek i koryntek w ogólnym efekcie wzrosły bardzo nieznacznie. Głównymi dostawcami tego artykułu do Polski są Grecja i Turcja, w małym stopniu Stany Zjednoczone Ameryki P. Przywóz rodzynek i koryntek w I półroczu 1937 i 1938 według krajów pochodzenia przedstawia się następująco:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Grecja	923	995	642	677
Turcja	306	797	308	503
Stany Zjedn. A. P.	45	94	34	79

Wspomniany wyżej wzrost przywozu odnosi się przede wszystkim do Turcji.

W grupie owoców południowych dostrzegamy zwyżkę przywozu wszystkich owoców prócz pomarańcz, skórek pomarańczowych i konserw owocowych w opakowaniu i bez opakowania hermetycznego.

Najwięcej wzrósł przywóz bananów, a mianowicie o 80% w relacji wagowej i o 91% w relacji wartościowej. Ceny bananów ogółem biorąc podniosły się z 525 złotych za tonę na 560 złotych za tonę, co stanowi 7%.

Głównym dostawcą bananów są kraje wyspowe Ameryki Środkowej. Poza tym w małym stopniu Honduras, Kolumbia, wyspy Kanaryjskie. Przywóz bananów według krajów pochodzenia przedstawia się następująco w I półroczu 1937 i 1938:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Kraje wyspowe Ameryki Środkowej	666	982	353	560
Honduras	142	—	76	—
Kolumbia	71	70	34	44
Wyspy Kanaryjskie . . .	—	6	—	4

Przywóz *pomarańcz i mandarynek,* jak wspomniano wyżej zmalał dość pokaźnie, a mianowicie o 13% pod względem wagowym i o 4% pod względem wartościowym. Ogólnie biorąc nastąpiła zwyżka ceny tych owoców z 484 złotych za tonę w I półroczu 1937 na 538 złotych za tonę w I półroczu 1938. Zwyżka ta wynosi 11%.

Zwyżka cen jest wyraźnym odbiciem zmiany rynków zakupów pomarańcz dla Polski. W pierwszym półroczu 1937 pomarańcze i mandarynki w 43% przychodziły z Hiszpanii. w 39% z Palestyny, w 16% z Włoch, w 20% z innych krajów — w tymże okresie 1938 roku rozkład rynków przedstawia się następująco: Palestyna — 62%, Włochy — 33%, Hiszpania — 4%, inne kraje — 1%. (Obliczenie odnosi się do wagi, a nie do wartości przywiezionych pomarańcz).

Wagowy i wartościowy stosunek przywozu pomarańcz i mandarynek do Polski w pierwszym półroczu 1937 i 1938 był następujący:

Państwa	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	1937	1938	1937	1938
Palestyna	8 915	12 070	4 636	5 741
Włochy	3 677	6 603	2 453	4 247
Hiszpania	9 728	871	3 701	526

Interesująco przedstawia się cena przeciętna pomarańcz (i mandarynek niestety razem policzonych). W roku 1937 przeciętna cena za tonę hiszpańskich pomarańcz wynosiła 380 złotych, w roku 1938 podniosła się do 604 złotych. Pomarańcze palestyńskie bardzo znacznie staniały z 520 złotych za tonę do 476 złotych za tonę. Na najwyższym poziomie cen są pomarańcze włoskie (razem z mandarynkami); cena włoskich pomarańcz obniżyła się z 667 złotych za tonę do 643 złotych za tonę.

Ostatni wreszcie owoc, który jest sprowadzany do Polski w większych ilościach (większych — przekraczających 1000 ton półrocznie) — to *cytryny.* Przywóz cytryn wagowo wzrósł o 13%, wartość jednak cytryn przywiezionych w pierwszym półroczu 1938 jest o 4% niższa od wartości cytryn, przywiezionych w tymże okresie 1937 r. Pozostaje to w związku z obniżeniem się ceny cytryn z 640 złotych za tonę w roku 1937 do 543 złotych za tonę w roku 1938. Obniżka ceny wynosi 15%. Cały przywóz cytryn do Polski pokrywają Włochy.

Z pozostałych owoców, sprowadzanych w znacznie mniejszych ilościach wspomnieć należy o wiśniach i czereśniach, przywóz których zmalał przy jednoczesnym wydatnym wzroście ceny. Wzrósł również przywóz daktyli i fig, ceny tych dwu artykułów uległy znacznej obniżce.

Na zakończenie należy zwrócić uwagę, że inne owoce, jak np. winogrona, śliwki są przywożone do Polski w drugim półroczu, co wyraziło się małymi liczbami w zestawieniu statystycznym.

B. P.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Naprężenie polityczno-wojenne w środkowo-wschodn. Europie wywołało duże zamieszanie w handlu, a w szczególności w handlu zagranicznym. Dostawcy zagraniczni obawiając się konfliktu zbrojnego w tej części Europy, powstrzymali wysyłki towarów kolonialnych do Polski. Szwankują także dowozy z zagranicy świeżych owoców południowych, które jakkolwiek nadchodzą, to jednak nie w tej ilości, jak było przewidziane.

Również na rynku krajowym naprężenie to wywołało niepewność jutra wśród kupiectwa, które stara się wszelkimi siłami pokryć

jak najrychlej swoje zapotrzebowania na towary kolonialne. Napływ zapytań o dostawę towarów zwiększył się co najmniej o 30 proc. Spowodowało to mocną tendencję w towarach kolonialnych i zwyżkę cen. Importerzy zdezorientowani również co do ukształtowania się sytuacji niechętnie towar sprzedają. Wykonują zamówienia tylko częściowo.

Ostatnie pociągnięcia, jakie zastosowano przy podziale kontyngentów na kawę i herbatę, wywołało wśród mniejszych firm duże niezadowolenie. Szereg firm importowych mniejszych na skutek otrzymania w przedostatnim przydziale mniejszych kontyngentów od 300 kg. zostało obecnie skreślonych z listy importerów. Firmy te są zdania, że pociągnięcie to było zrobione z pewną premedytacją i odbiło się głównie na firmach rdzennie polskich.

Kawa surowa:

W kawie surowej, o ile chodzi o rynki zagraniczne nastąpiła pewna stabilizacja. Zwyżka cen została zatrzymana na poziomie następującym: 1) Rio i Victoria 7 około sh. 27 cif Gdynia za 50 kg, 2) Santos od sh. 36-45 cif Gdynia za 50 kg, 3) Guatemala. gat. średni na poziomie około $ 13.

O ile chodzi o rynek krajowy, to popyt na wszystkie gatunki kawy jest duży. Ceny kształtują się mniej więcej w granicach: Victoria i Rio 7 zł 3,25 do 3,35 za kg. loco magazyn importera. towar oclony. Santos od zł 3,90 do 4,30 za kg, Guatemala zł 4,90 do 5,90.

Zapasy towaru na rynku krajowym zmniejszają się z dnia na dzień. Na rynkach zagranicznych obroty tranzytowe uległy znacznemu zmniejszeniu. wskutek niepewności sytuacji politycznej w Europie środkowo-wschodniej. Ceny na rynku krajowym ulegną niewątpliwie zwyżce, gdyż projektowane jest podwyższenie opłat kompensacyjnych z 44 do 54 proc.

Herbata:

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. Ceny na niektóre gat. herbaty utrzymane na poprzednim poziomie. Na niektórę zaś zwyżkowe. Zapasy herbaty w kraju wyczerpują się, gdyż popyt na poszczególne gat. herbaty jest coraz większy. Ceny lekko zwyżkowały. — Kształtują się one mniej więcej następująco za towar oclony za 1 kg. loco magazyn importera. Cejlon gat. najtańszy zł 12,40 do 12,80. Cejlon średni zł 13,50 do 14.—, Sumatra jest droższa od Cejlonu, a nie powinna kosztować więcej jak do zł 13,— za kg. Travancora znikła prawie zupełnie z handlu, wskutek wysokiej ceny. Wszystkie gatunki herbaty prawdopodobnie zdrożeją, gdyż opłaty kompensacyjne tak samo jak przy kawie mają być podwyższone z 44 do 54 proc.

Korzenie:

Tendencja na pieprz i piment jest bardzo mocna. Towaru tego brak jest na rynku, a to wskutek okrojenia swego czasu kontyngentów przywozowych. Ceny kształtują się następująco: za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony: pieprz czarny zł 3,30 do 3,40, pieprz biały zł 3,60 do 3,70, piment zł 6,10 do 6,30, cynamon zł 6,10. W stosunku do poprzedniego okresu ceny zwyżkowały o 10 do 15 gr. na kg, zależnie od gatunków korzeni.

Na rynkach zagranicznych tendencja również zwyżkowa, obroty tranzytowe ograniczone. Ceny za pieprz wzrosły o 10 do 15%, za piment o 8 do 10 proc., na cynamon utrzymane są na poprzednim poziomie.

Owoce suszone:

W handlu hurtowym owoców suszonych nastąpiło dość znaczne ożywienie w sułtankach i figach. Pierwsze transporty z nowych zbiorów nadeszły w ograniczonej ilości tak, że towar zostaje prawie rozchwytywany. Figi greckie wiankowe, towar oclony, sprzedawane są po zł 0,95 do 1,00 za kg, loco magazyn importera. — Ceny za sułtanki tureckie wahają się od zł 1,80 do 1,90 za kg. Ożywia się także zainteresowanie na śliwki amerykańskie oraz na orzechy, jądra orzechowe i migdały.

Sprzedaż tych artykułów jest na razie niewielka, w cenach duże wahania.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 15 września br. przybył do Gdyni s/s „Scandinavia" z transportem cytryn włoskich. Z Palermo nadeszło 4.219 skrzyń z Messyny 2.184 skrzyń oraz 1.301 skrzyń i 30 półskrzyń z Catanii.

Dnia 17 września s/s „Boreland" wyładował w Gdyni 1.040 kg orzechów z Istambulu.

S/s „Wiborg II" przywiózł dnia 16 września transport 30.000 kg bananów. Następnym rejsem t. j. w pierwszych dniach października nadejdzie ca 50.000 kg bananów.

Dnia 20 września nadszedł do Gdyni s/s „Cieszyn" z ładunkiem 6.039 kg kawy, 4.600 kg orzechów ziemnych, 1.299 kg jąder orzechowych. 1.294 kg goździków oraz 1.200 kg pieprzu.

S/s „Hel" przybył do Gdyni również dnia 20 września i wyładował 8.747 kg kawy, 3.236 kg herbaty, 31.902 kg ziaren kakaowych, 18.348 kg masła kakaowego. 15.045 kg pieprzu, 377 kg cynamonu. 206 kg gałki muszkatułowej, 939 kg orzechów ziemnych, 155 kg goździków i 1.325 kg winogron holenderskich.

Dnia 23 września nadszedł do Gdyni s/s „Oksywie" z transportem 25.000 kg orzechów ziemnych, 20.386 kg masła kakaowego, 2.152 kg kakao, 4.020 kg rodzynek, 2.096 kg herbaty i 828 kg kawy.

Dnia 23 września nadeszło na s/s „Pacific" 50.000 kg bananów.

S/s „Anna Greta" przywiózł dnia 25 września 3.850 kg daktyli z kolonij francuskich.

Dnia 28 września s/s „Chorzów" wyładował w porcie gdyńskim 10.418 kg herbaty, 2.160 kg kawy, 7.139 kg masła kakaowego, 2.317 kg ziarna kakaowego, 1.561 kg cynamonu, 266 kg goździków i 1.060 kg winogron.

S/s „Vingaland" nadszedł do Gdyni dnia 28 września z transportem 2.922 worków t. j. 73.050 kg koryntek z Calamaty, 19.705 worków, t. j. 490.565 kg fig z Calamaty — przeznaczonych dla importerów polskich oraz 1.557 worków — 38.790 kg fig i koryntek z Calamaty dla importerów gdańskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 29 września urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 6 przetargów, których przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 22 września aukcję, na której wystawiły: 396 skrzyń cytryn włoskich, sprzedano 75 skrzyń w cenie 38 — 41 zł za skrzynię, 170 worków śliwek suszonych kalif. wycofano, 925 klatek winogron włoskich, sprzedano 925 klatek w cenie 1,02 — 1,05 zł.

Dnia 28 września wystawiono: 920 klatek winogron włoskich, sprzedano 920 klatek, w cenie 1,25 — 1,40 zł za 1 kg, w tym jedna partia nadpsutych po 1 zł, 270 worków śliwek suszonych kalifornijskich wycofano z powodu braku nabywców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 15 września, na której wystawiły: 114 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 114 skrzyń w cenie 43—47,50 zł za 1 skrzynię, 2.940 klatek winogron włoskich — sprzedano 2.940 kl. w cenie 1,85 — 1,90 za 1 kg.

Dnia 19 września wystawiono 500 skrzyń cytryn włoskich, które w całości sprzedano w cenie 41 do 43 zł za 1 skrzynię.

Dnia 23 września oddano do przetargu 400 skrzyń cytryn włoskich, które zostały sprzedane po 38 i 39 zł skrzynia.

Na aukcji dnia 29 września wystawiono: 371 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 371 skrzyń w cenie 40 zł skrzynia, 500 skrzyń pomarańcz z Mosambique, które w całości zostały sprzedane przy silnym zainteresowaniu i popycie po 1,76 — 1,79 zł za 1 kg. W dniu tym wystawiono na aukcję pierwszy transport fig greckich, które podobnie jak pomarańcze z Mosambique cieszyły się dużym zainteresowaniem, w następstwie czego sprzedane zostały w całości t. j. 1.800 worków po 0.94 — 0.97 zł 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 30 września br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 5.400 skrzyń pomarańcz oraz 3.070 skrzyń cytryn.

W stosunku do zapasów zanotowanych w dniu 10 września br. zwiększył się o ca 30% zapas pomarańcz oraz o ca 80% zapas cytryn.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Cytryny włoskie sprzedawane są tak jak w ubiegłych tygodniach po 82 — 84 zł para.

Pomarańcze z Mosambique, których brak dawał się odczuwać przez pewien czas na rynku, sprzedawano, jak wynika z podanych wyżej wyników aukcyjnych po 1,76 — 1,79 zł. W dalszej sprzedaży ceny te zwyżkują o ca 10 gr na 1 kilogramie.

W związku z zamknięciem granicy czeskiej brak było na rynku w bieżącym tygodniu winogron włoskich, które nadchodziły do Polski drogą lądową przez Czechosłowację. Sytuacja ta pozwoliła sprowadzić mały transport, 400 klatek winogron holenderskich, który byłby przy konkurencji włoskich niemożliwym ze względu na wysoki koszt zakupu. Partię tych winogron sprzedano wskutek tego, po dobrej stosunkowo cenie 2,60 — 2,70 zł 1 kg.

Pierwszy transport winogron włoskich, po zamknięciu granicy czeskiej, nadszedł w dniu 30 września drogą lądową przez Niemcy. Jak obecnie ukształtują się ceny tego artykułu na razie nie wiadomo.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 października 1938 r. | NR 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24. tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PORT GDYŃSKI W CHWILI KRYZYSU CZECHOSŁOWACKIEGO

Życie gospodarcze jest ściśle powiązane z rozwojem wypadków politycznych i stoi często w stosunku do nich w zależności. Mieliśmy sposobność zaobserwować to w ciągu minionego okresu naprężenia w związku z wypadkami w Czechosłowacji.

Szybkie tempo następujących po sobie wydarzeń, które spowodowały pewne przegrupowanie sił, a nawet przeobrażenie struktury gospodarczo-politycznej w północnej części Basenu Dunajowego, w naturalnej swej konsekwencji nie mogły nie wpłynąć także na bieg interesów portów jego zaplecza, spośród których jednym jest Gdynia.

Nie oznacza to: wbrew zbyt przejaskrawionym głosom pewnego odłamu prasy codz., aby ciężka sytuacja w Czechosłowacji wpłynęła hamująco na normalny tryb pracy portu gdyńskiego, który zupełnie nie ulegał nastrojom panicznym, jednak sam fakt zamknięcia granicy kolejowej czechosłowacko-polskiej musiał siłą rzeczy wpłynąć na transport towarowy w zakresie tranzytowym.

Opierając się na faktach pragniemy tu pokrótce przedstawić, jak przedstawiała się sytuacja portu gdyńskiego na poszczególnych odcinkach jego działalności w czasie naprężenia politycznego. które poprzedziło częściową zmianę granic Republiki Czechosłowackiej.

Jeśli chodzi o komunikację morską. nie uległa ona prawie zmianom, zwłaszcza w zakresie żeglugi regularnej, uprawianej pod polską banderą, co wystawia najlepsze świadectwo polskiemu shippingowi w obsłudze międzynarodowej wymiany towarowej. Zanotowano natomiast pewne przerwy w połączeniach linij okrętowych. należących do obcych armatorów, głównie zachodnio - europejskich. To ostatnie zjawisko łączyć należy z obawami natury politycznej, które doprowadziły nawet do odwołania kilku rejsów oraz spowodowały wydanie przez jednego z poważnych armatorów przezornego zarządzenia wycofania jego statków z przewozów na Bałtyku.

Jeśli wierzyć słowom ludzi zorientowanych w międzynarodowej sytuacji żeglugowej, posunięcia te wydano z bojaźni przed blokadą Bałtyku na wypadek wojny przez jedno z państw, kontrolujących przepustowy ruch żeglugowy. Groźba ewentualnego wybuchu wojny — jak zazwyczaj w podobnych wypadkach — wykorzystana została przez zagraniczne towarzystwa asekuracyjne do podniesienia premij ubezpieczeń pod ładunki towarów na ryzyko wojny we wcale poważnym stosunku procentowym. Charakteryzuje to najlepiej niniejsze zestawienie notowań stawek asekuracyjnych w żegludze na Bałtyku i morzu Północnym: dnia 22 sierpnia rb. 0.125‰. dnia 28 września rb. 2—3% i dnia 3 października 2—3%.

Zjawisko to leżało poza sferą możliwości oddziaływania ze strony Polski. gdyż w asekuracji transportów działają kapitały obce. ulegające nastrojom, panującym w danym czasie w sferach finansowych za granicą.

Mimo wszystkiego. w zakresie morskiego transportu towarów: w miarę zbliżania się kulminacyjnego punktu naprężenia. można było

zauważyć wyraźne ożywienie. Podobnie przedstawiała się sprawa z transportami kolejowymi do chwili zamknięcia granicy czechosłowacko-polskiej. Jednak i po jej zamknięciu, transporty, przeznaczone dla Czechosłowacji, a znajdujące się w drodze, przychodziły do Gdyni i zostały normalnie złożone w magazynach portowych. Poza oczekiwanymi, przybyło również w krytycznym okresie szereg niespodziewanych transportów, odnośnie portu przeznaczenia których nastąpiła zmiana dyspozycji na morzu. Dotyczy to ładunków w imporcie, częściowo także w eksporcie.

Dla spedytorów portowych w Gdyni wzrost ładunków był niewątpliwie na rękę, sprawnie zaś działający aparat przeładunkowy był dowodem sprawności polskiego instrumentu portowego, który niezależnie od koniunktury jest w stanie sprostać życzeniom swych klientów zarówno z bliższego, jak i dalszego zaplecza.

Edm. Urbański.

O SPECJALIZACJĘ W HANDLU ZAGRANICZNYM

Dla Polski sprawa rozwoju ekspansji gospodarczej jest nie tylko koniecznością polityczną, czy ambicją, ale przede wszystkim potrzebą gospodarczą. Racjonalizacja koniecznego importu dla zaspokojenia naszych potrzeb, głównie surowców oraz konieczność eksportu nadwyżek naszej produkcji wymaga całej armii wykwalifikowanych pracowników.

Zagadnienie metodycznego przygotowywania kandydatów do pracy w handlu zagranicznym było doceniane w Polsce od dawna, jednakże dopiero z początkiem roku bieżącego — sprawa weszła na drogę realizacji, dzięki przyznaniu na ten cel przez rząd poważniejszego funduszu.

Przygotowanie fachowej siły do pracy w handlu zagranicznym wymaga wychowania do niej człowieka. Pierwszym zatem etapem tego wychowania musi być szkoła. Zawodowe szkolnictwo w Polsce uwzględnia już specjalizację i w tej dziedzinie, chociaż w bardzo jeszcze szczupłym zakresie. Ze szkół na poziomie średnim dadzą to wykształcenie tworzone obecnie III klasy liceów handlowych, przewidujące kursy specjalizacji w handlu zagranicznym. Poza tym Liceum Handlowe w Gdyni posiada III klasę specjalizacji w handlu morskim.

Ze szkół wyższych na pierwszym miejscu stoi Akademia Handlu Zagranicznego we Lwowie, inne zaś Wyższe Szkoły Handlowe w Polsce jakkolwiek niestety nie mają jeszcze specjalnych wykładów poświęconych teorii i praktyce handlu zagranicznego, to jednak w szeregu innych wykładów z dziedziny ekonomii czy organizacji handlowej — dają teoretyczne podstawy do pracy w handlu zagranicznym.

Jeżeli idzie o drugi etap pracy wychowawczej t. j. o danie możności młodemu człowiekowi, przygotowanemu do tego zawodu teoretycznie — odbycia praktyki w handlu zagranicznym, to tu z pomocą przyszło w rb. przyznanie przez rząd wspomnianego już funduszu.

Został on rozdzielony częściowo na sfinansowanie praktyk młodych ludzi o ekonomiczno-handlowym wykształceniu, którzy *rozpoczynają* specjalizację w jednej z gałęzi handlu zagranicznego, częściowo zaś na sfinansowanie organizacji i rozbudowy aparatu handlowego za granicą. Do takiej to pracy użyci zostaną *fachowcy*, znawcy branż i rynków, których zadaniem jest przede wszystkim konkretna działalność handlowa na poszczególnych rynkach zbytu.

Dla wykonania akcji praktyk została powołana przez Ministra Przemysłu i Handlu specjalna Komisja Stypendialna, która rozpoczęła swe prace w dniu 15 grudnia ub. r.

Kandydaci Komisji Stypendialnej przechodzą minimalnie roczny stage w krajowych przedsiębiorstwach handlu zagranicznego oraz w innych przedsiębiorstwach (np. przemysł, spedycja etc.) zależnie od specjalizacji.

Po tym, co najmniej rocznym okresie praktyki w kraju, Komisja subwencjonuje wyjazd kandydata na praktykę zagraniczną dla dalszej specjalizacji, w tej samej branży, która trwa również minimum 1 rok. Chodzi tu nie tylko o umożliwienie kandydatowi praktycznego poznania artykułów czy techniki pracy, ale i o nawiązanie przez niego kontaktów, które ułatwić czy spowodować mogą jego zawodowe związanie się z daną branżą, z korzyścią w dalszej konsekwencji dla polskiego eksportu i importu.

Komisja zajmować się będzie każdym praktykantem, aż do chwili, kiedy rozpocznie on już zawodową pracę w handlu zagranicznym, a nawet przewidzianym jest subwencjonowanie działalności samodzielnej byłych stypendystów Komisji.

Dotychczas, spośród blisko 200 petentów, którzy złożyli w Radzie Handlu Zagranicznego podania o praktykę, uwzględnionych zostało około 60, z czego część otrzymała praktyki krajowe, część zagraniczne.

Sprawa rozbudowy aparatu handlowego i należytego zorganizowania akcji wysyłania odpowiednich reprezentantów handlowych za granicę zarówno przez firmy jak i instytucje publiczne i prywatne — również została skoncentrowana w łonie Rady Handlu Zagranicznego. Odnośna Komisja rozpoczęła już swą działalność.

Scentralizowanie akcji wysyłania przedstawicieli handlu zagranicznego w sensie ujęcia w jedną ewidencję wszystkich inicjatyw na tym polu, rozpoczęła Rada Handlu Zagranicznego od zbadania stanu rzeczy, w chwili obecnej t. zn. od sporządzenia kartotek przedstawicieli polskich firm według branż i według krajów. Dalszą pracą jest ścisłe przeprowadzenie badań co do potrzeb poszczególnych rynków zbytu pod względem obsługi personalnej. Prace te są w toku i w najbliższym czasie rozpocznie się realizacja wyników tych badań.

Po szeregu lat doświadczeń stosowanie angielskiej zasady „the right man on the right place" w polskiej organizacji handlu zagranicznego realizuje się. Podkreślić jednakże należy, że zawodowe szkolnictwo na wysokim poziomie, stypendia, praktyki, subwencjonowanie w takiej czy innej formie działalności samodzielnej „gotowych" kandydatów na kupców międzynarodowych i tym podobne środki nie są wszystkim. Przy ich pomocy wytworzyć można bowiem *ludzi-robotów*, pracujących mniej lub więcej składnie. Ażeby jednakże wytworzyć narybek fachowego kupiectwa w handlu zagranicznym R. P., taki, któryby potrafił iść szybkim krokiem po drodze gospodarczego postępu, konieczną jest, poza słusznym dążeniem do zysku, *ideowość* pracowników w tej dziedzinie naszego gospodarstwa.

Wierzymy, że młodzież polska w kraju i za granicą poświęcająca się wdzięcznej pracy w handlu zagranicznym — na tę ideowość potrafi się zdobyć.

Dr Z. Zieliński.

XI PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

Dnia 1 października rb. bezpośrednio po ukończeniu ośmiu Nadzwyczajnych Zebrań Plenarnych, jakie zwołane zostały na tenże dzień w celu dokonania wyboru delegatów do Zgromadzeń Okręgowych, odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora XI Zwyczajne Plenarne Zebranie naszej Izby.

Po zagajeniu zebrania, Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, w którym nawiązując do niepewnej sytuacji międzynarodowej, przedstawił ogólne reperkusje, jakie z niej wynikły dla polskiego handlu zamorskiego oraz pracy portu gdyńskiego. Następnie Radca Izby p. J. Mazur przedstawił projekt preliminarza budżetowego Izby na r. 1939, zamykającego się kwotą 480.500,— zł tak w dochodzie, jak i wydatkach. Preliminarz ten został jednogłośnie uchwalony, również zatwierdzono uchwałę Prezydium Izby w sprawie kredytów dodatkowych na rok 1938 w wysokości 44.000.— zł.

Z kolei Przewodniczący Komitetu Budowy Gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. radca J. Rummel przedstawił sprawozdanie z działalności Komitetu. Nad sprawozdaniem tym oraz wnioskami Komitetu wywiązała się dłuższa dyskusja w sprawie realizacji budowy gmachu izbowego i przystosowania go do potrzeb Izby oraz instytucyj bezpośrednio z działalnością Izby związanych. W czasie dyskusji zabierali głos radcowie pp.: Melerski, Podraszko, Tymieniecki, Zawadzki, wiceprezes inż. Dziedziul. wiceprezes dr Smoleń, radca Jagodziński, Czerwiński, Grabowski, Mazur i kilkakrotnie J. Rummel. W wyniku dyskusji Plenarne Zebranie jednogłośnie uchwaliło wniosek, upoważniający Prezesa i Dyrektora Izby do nabycia placu pod budowę gmachu oraz potwierdziło pełnomocnictwa Komitetu Budowy Gmachu Izby.

Następnie odbył się wybór trzeciego wiceprezesa Izby od Sekcji Handlowej, którym został radca Józef Mazur. W nawiązaniu do tych wyborów zgłosił wiceprezes Izby p. dr Kasperowicz w imieniu Sekcji Przemysłowej wniosek, aby ona reprezentowana była w Prezydium Izby przez trzech wiceprezesów, a nie przez dwóch, jak to ma miejsce obecnie na podstawie statutu izbowego.

W przerwie poprzedzającej wybór trzeciego wiceprezesa Izby nadeszła wiadomość o przyjęciu przez Rząd Czechosłowacki noty Rządu Polskiego w sprawie zwrotu Śląska Zaolzańskiego. Wiadomość ta przyjęta została owacyjnie przez zebranych.

MISJA HANDLOWA MANDŻUKUO W GDYNI.

Dnia 12 października rb. przybyła do Gdyni Misja Handlowa Mandżukuo, która w ciągu ostatnich dni zwiedziła ważniejsze ośrodki gospodarcze Polski, podejmowana wszędzie przez poszczególne Izby Przemysłowo-Handlowe.

Wycieczka składała się z 27 osób, w tym także dwóch generałów oraz specjalnego wysłannika Agencji Prasowej Kokutsu, odbywających podróż informacyjno-gospodarczą po

Europie pod przewodnictwem Ministra Finansów i Handlu Mandżukuo p. Han Yun-Checha.

Podczas pobytu w Gdyni Misją Handlową Mandżukuo opiekowała się Izba Przemysłowo-Handlowa, reprezentowana przez wiceprezesów Izby, konsula Japonii p. F. Kollata i dra K. Kasperowicza oraz dyrektora Izby p. mgr. J. Kawczyńskiego.

W czasie zwiedzania portu gdyńskiego gościom towarzyszyli Dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. inż. L. Możdżeński oraz Dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowski. Po zwiedzeniu portu, jego urządzeń oraz motorowca transatlantyckiego „Batory", Misja Handlowa Mandżukuo podejmowana była przez naszą Izbę śniadaniem w gmachu Arbitrażu Bawełny.

W czasie przyjęcia gości powitał wiceprezes Izby p. konsul Kollat. W imieniu gości przemawiał Minister Finansów i Handlu oraz Ambasador Nadzwyczajny Mandżurii p. Han Yun-Chech. Przemówienia te nacechowane były wielką życzliwością oraz wyrażały zadowolenie z nawiązania bezpośredniego kontaktu między przedstawicielami Polski i Mandżurii, co jest wysoce pożądane dla wzmożenia wzajemnej wymiany handlowej.

Z Gdyni wycieczka udała się do Gdańska, a następnie tego samego dnia wieczorem do Królewca.

KURS DLA KIPERÓW BAWEŁNY W GDYNI.

Jak już swego czasu donosiliśmy, gdyńskie sfery gospodarczo-portowe, zainteresowane w handlu i imporcie bawełny, kształcą w swoim własnym zakresie kiperów bawełny — Polaków w celu uniezależnienia się od zatrudnionych jeszcze w tej dziedzinie cudzoziemców w Gdyni.

W dniu 6 kwietnia br. odbył się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni egzamin praktyczny dla kiperów bawełny, do którego dopuszczono kandydatów z praktyką zawodową co najmniej 3-letnią. Egzamin ten zdało wówczas 16 osób.

W celu uzupełnienia wiadomości teoretycznych i praktycznych tychże ludzi, Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną w porozumieniu z Sekcją Bawełnianą Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni, urządziło ostatnio kilkumiesięczny kurs dla kiperów, który rozpoczął się dnia 11 października br. Wykłady na tym kursie prowadzone są przez Polaków fachowców z branży bawełnianej i odbywają się co wtorek i czwartek od godziny 18 do 20 w Szkole Powszechnej nr 1 przy ul. 10 Lutego. Frekwencja praktykantów kiperskich na tych kursach wynosi 45—50 osób. Gospodarzem kursów jest p. J. Grudowski, kierownik oddziału bawełnianego Północnego Towarzystwa Transportowego w Gdyni.

Wykłady kursu dla kiperów obejmują następujące zagadnienia:

1) Bawełna, jej uprawa i przygotowanie do eksportu,

2) Gatunki bawełny używane w handlu z uwzględnieniem specjalności poszczególnych krajów pochodzenia,

3) Wiadomości o sprzęcie i materiale kiperskim,

4) Warunki giełd bawełnianych w ogólności ze szczególnym uwzględnieniem przepisów odnoszących się do prac kiperów,

5) Tara, uszkodzenie, asekuracja.

6) Dokumenty morskie, prawa i obowiązki z nich wynikające,

7) Ekspedycja i formalności z nią związane,

8) Składowanie i opieka nad bawełną i próbami,

9) Ogólne wiadomości z dziedziny handlu i przemysłu bawełnianego.

10) Kaligrafia.

ODCZYT SZWEDZKIEGO UCZONEGO.

Dnia 10 października br. wygłosił w lokalu naszej Izby na zaproszenie Polskiego Towarzystwa Historycznego we Lwowie oraz Instytutu Bałtyckiego w Gdyni dr Nils Ahnlund, profesor Uniwersytetu w Stockholmie odczyt n. t. „Ujście Wisły w historii szwedzkiej".

Prelegent, który jest wybitnym historykiem skandynawskim, przedstawił zagadnienie bardzo wyczerpująco i w oświetleniu historii szwedzkiej, przy czym na podkreślenie zasługuje fakt ujawnienia szeregu mało znanych momentów historycznych, dotyczących dziejów i walk o ujście Wisły, na przestrzeni minionych stuleci.

W odczycie wzięło udział około 60 osób.

UISZCZANIE OPŁAT ZA SKŁADOWANIE TOWARU W MAGAZYNACH.

Na podstawie rozporządzenia (Dz. Ust. R. P. Nr 8, poz. 88 z dnia 4 II 1936 r.) Urząd Morski inkasuje w okresach dwutygodniowych należność za składowanie towaru, a niezależnie od tego — jeżeli należności te nie zostaną zgłoszone w ciągu 2 dni od daty wystawienia rachunku — Urząd Morski pobiera odsetki za zwłokę w wysokości 9% p. a. Należności te oraz odsetki pobierane są od firmy, administrującej danym magazynem Urzędu Morskiego bez względu na to, czy właściciel towaru jest znanym, czy też towar leży w magazynie do dyspozycji właściciela towaru, na razie jeszcze nieznanego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem we wrześniu br. 171.479 t. ładunków, wobec 142.427,5 t. przewiezionych we wrześniu ubiegłego roku, oraz 132.689,5 t., przewiezionych we wrześniu roku 1936. Jak widać,

wzrost przewozów ma charakter przyśpieszony, należy jednak mieć na uwadze, że w poprzednich latach nie uwzględnialiśmy w statystyce przewozów linii palestyńskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka, oraz przewozów tegoż towarzystwa na statkach zafrachtowanych (linia Meksykańska, oraz linia Południowo-Amerykańska stosują teraz, jak i przedtem zafrachtowane w time charter statki). Stąd faktyczny wzrost przewozów we wrześniu br. względem odpowiedniego miesiąca lat poprzednich był nieco mniejszy.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na wywóz przypadło 103.281 ton (IX 1937: 96.095,5 t.), na przywóz 48.002 t. (44.604 t.), na tranzyt morski 891 t. (516 t.), oraz na przewozy między portami zagranicy 19.303 t. (1.212 t.) Wzrost więc objął wszystkie kierunki przewozu, jednak wyjątkowo znacznie wzrosły przewozy między portami zagranicy, co przeważnie zawdzięcza się utrzymującym się nadal znacznym przewozom między portami zagranicy statków firmy „Polskarob“.

Z czterech towarzystw żeglugi „Żegluga Polska S. A.“ i „Polbryt“ zmniejszyły nieco przewozy, za to bardzo znacznie wzrosły przewozy towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż., oraz „Polskarobu“, co w wyniku dało wyżej zanotowaną poważną nadwyżkę przewozów względem września lat poprzednich.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 84.934 t. towarów, wobec 9.583 t., przewiezionych we wrześniu ub. roku. Na eksport przypadło 48.207 ton towarów, (IX 1937: 51.263 t.), na import 31.987 t. (IX 1937: 38.594 t.), na tranzyt morski 891 t. (516 t.), i na przewozy między portami zagranicy 3.849 t. (1.212 t.) Eksportowe i importowe przewozy nieco spadły, co do ilości, pozostałe przewozy, mające częściowo mniejsze znaczenie (o ile chodzi o towary masowe) wzrosły. Szczegółowsza analiza liczb dla przewozów statków liniowych i trampów Żeglugi wykazuje jednak, że spadek ten szedł równolegle z podniesieniem wartości przewozów: istotnie — udział liniowców w ogólnej ilości przewozów, w eksporcie, imporcie i tranzycie morskim wzrósł: prócz tego trampy, na które przypadło właściwe zmniejszenie przewozów woziły towary na duże odległości, wspomagając linie regularne, i przewoziły znacznie różnorodniejsze i wartościowsze towary aniżeli we wrześniu ub. roku.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 34.547 t. towarów, wobec 30.129 t. przewiezionych we wrześniu ub. roku, w tym było towarów eksportowych 18.913 t. (IX 1937: 16.673 t.), importowych 13.561 t. (11.726 t.), w tranzycie morskim 891 t. (516 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.182 t. (1.212 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 50.387 t. towarów (IX 1937: 61.456 t.), z tego eksportowych towarów 29.294 t. (IX 34.588 t.) Na eksport zeszłorocznego września przypadło 20.254 t. węgla, 9.936 t. koksu i 4.399 t. kopalniaków, na eksport września br.: węgla 25.791 t., żelaza 1.537 t., cukru 1.490 t., deszczułek 476 t., z tą uwagą, że poza węglem i koksem pozostały towar szedł w ubiegłym roku przeważnie do północnej Europy, w bieżącym — do południowej czyli — dalej. Importowych towarów było 18 426 t. (IX 1937: 26.868 t.) — i tu: w zeszłorocznym wrześniu przywóz składał się tylko z rudy — 19.610 t. i tomasyny — 7.258 t., przywóz tegoroczny we wrześniu miał rudy 9.791 t., tomasyny 7.851 t., trawy morskiej 401 t., korku 307 t., drobnicy 76 t. — te trzy ostatnie pozycje głównie z południowej Europy.

W tranzycie morskim obrotu nie było, (jak i w zeszłym roku), natomiast między portami obcymi przewieziono 2.687 t. węgla (IX 1937: 0 ton).

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 9.190 t. towarów (IX 1937: 10.888 t., IX 1936: 8.903 t.), w tym eksportu 6.877 t. (IX 1937: 6.885 t.), importu 3.313 t. (4.003 ton). Na obu liniach angielskich — do Londynu i do Hull przewieziono 9.015 t. towarów (10.720 t.), w tym eksportu 5.757 ton (6.842 t.), importu 3.258 t. (3.878 t.) Eksport do Londynu wyniósł 2.565 t., w tym 2.365 t. przez Gdynię i 200 t. przez Gdańsk. Eksport do Hull objął 3.192 t., w tym 2.354 t. z Gdyni i 838 t. z Gdańska. Import z Londynu wyniósł 1.573 t., w tym przez Gdynię 1.303 t.; przez Gdańsk 270 t. Import z Hull wyniósł 1.685 t., w tym przez Gdynię 1.617 t., przez Gdańsk 78 t.

Linia Gdynia — Havre przewiozła 304 pasażerów i emigrantów i 175 t. towar. (IX 1937: 168 t. towarów), w tym 120 t. w wywozie (43), oraz 55 t. w przywozie (125 t.)

Towarzystwo Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe przewiozło ogółem 5.350 pasażerów i 26.060 t. towarów (IX 1937: 2.517 pasażerów i 5.538 t. towarów, lecz bez linii palestyńskiej i statków zafrachtowanych). Z tego było na wyjściu: 4.143 pasażerów i 13.358 t. towarów (2.258 pas. i 3. 531 t. towarów), na wejściu — 942 pasażerów i 12.702 t. towarów (259 pas. i 2.007 t. towarów), oraz 265 pas. w przewozie między portami obcymi (IX 1937: nie było).

Na linii północno - amerykańskiej było: 2.783 pasażerów i 5.317 t. towarów (IX 1937: 1.809 pas. i 4.410 t. towarów), w tym na wyjściu 2.032 pas. i 2.802 t. towarów (1.550 pas. i 2.403 t. tow.), na wejściu: 486 pas. i 2.515 t. towarów (IX 1937: 259 pas. i 2.007 t. towarów). Między Kopenhagą a Ameryką Północną przewieziono ogółem 265 pasażerów.

Na linii meksykańskiej przewieziono wszystkiego 9.214 t. towarów, w tym 4.639 t. w eksporcie, oraz 4.575 t. w imporcie. W roku ubiegłym danych tego ruchu, odbywającego się na statkach zafrachtowanych w time charter, nie notowaliśmy.

Na linii południowo-amerykańskiej przewieziono 778 pas. i 10.873 t. towarów, wobec 708 pas. i 1.128 t. towarów (bez statków zafra-

chtowanych), przewiezionych we wrześniu 1937 roku. Na wyjściu było 588 pas. i 3.267 t. towarów (708 pas. i 1.128 t. tow.), na wejściu było 190 pas. i 3.606 t. towarów (IX 1937: pasażerskiego statku nie było, statków zafrachtowanych jeszcze nie notowaliśmy).

Na linii palestyńskiej przewieziono 1.789 pasażerów i 636 t. towarów, w tym na wyjściu z Konstancy 1.523 pasażerów i 630 t. towarów, na wejściu do Konstancy 266 pasażerów i 6 t. towarów. Po raz pierwszy od szeregu miesięcy pasażerski ruch wyjściowy do Palestyny znowu wzrósł znacznie, przewyższając wielokrotnie ruch powrotny.

Flota węglowa Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozła 51.293 t. węgla i koksu, wobec 34.416,3 t. przewiezionych we wrześniu ub. roku. Stanowi to w liczbach względnych okrągło 50-procentowy wzrost w porównaniu do odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku. Do tak znacznego wzrostu przyczyniły się nie tylko ładownie nowouruchomionego „Robura VIII", ale i stosowanie częściowo — powrotnych podróży z węglem angielskim i niemieckim, w wyniku czego przewozy „między portami obcymi" wzrosły do 15.436 t. Z pozostałej ilości przewozów 31.739 t. węgla eksportowego wywieziono przez Gdynię i 4.000 t. przez Gdańsk. Węgiel eksportowy poszedł do: Szwecji — 16.524 t., Francji 12.734 t., Danii 12.373,3 t., Norwegii 5.373 t., Belgii 4.088 t.

Podróży z węglem dokonano 17 (IX 1937: 12), w tym z polskim węglem eksportowym zawinięto do: Aarhus, Slemmestad, Dieppe, dwa razy do Oxelösund, do Caen, Mariager, Slite, Tofte, Rouen, Ostende, Boulogne, oraz z węglem angielskim i niemieckim do: Limhamn (2-krotnie), Kopenhagi (2-krotnie), Ystad.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. WRZEŚNIU ORAZ W OKRESIE 3 PIERWSZYCH KWARTAŁÓW 1938 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *wrześniu br.* osiągnęły *758.368,7 ton* wobec 732.730,3 ton w miesiącu sierpniu br., 748.278,— ton w miesiącu wrześniu 1937 r. oraz 654.878,4 ton w miesiącu wrześniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy nie wykazuje większych zmian w porównaniu z miesiącami ubiegłymi. Jest on zaledwie o 3,5% większy od ub. mies. sierpnia br., 1,3% większy od miesiąca września 1937 r. oraz 15,8% większy od mies. września 1936 r. Wzrost ten w wyżej podanych relacjach miesiąc sprawozdawczy zawdzięcza przede wszystkim wywozowi zamorskiemu, gdyż przywóz zam. wykazuje spadek.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego złożył się przywóz zamorski — 105.305,2 ton oraz wywóz zamorski — 653.063,5 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w trzech pierwszych kwartałach br. (6.735.569,9 ton) wykazują nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego (6.632.336,8 ton).

W liczbach absolutnych nadwyżka ta wyniosła 103.233,1 ton. Nieznaczny ten wzrost zawdzięczać należy wyłącznie wywozowi zamorskiemu. Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wzrostu dotychczasowych obrotów portu, najlepiej ilustruje to porównanie 1,6% wzrostu w roku bieżącym z 19,5%-owym wzrostem w 1937 roku w stosunku do 1936 roku. Tak więc w okresie: styczeń—wrzesień 1938 r. tempo wzrostu obrotów zamorskich portu zmniejszyło się przeszło dziesięciokrotnie.

Z nadwyżki ogólnych obrotów zamorskich w trzech pierwszych kwartałach 1937 roku w porównaniu z tym samym okresem czasu 1936 roku w wysokości 1.080.649,8 ton analogiczny okres czasu roku bieżącego przynosi wzrost w wysokości zaledwie 103.233,1 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (105.305,2 ton) wykazuje 9,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. (116.702,8 ton), 9,8%-owy spadek w stosunku do mies. września 1937 r. (116.684,1 t.), 8,7%-owy spadek w porównaniu z miesiącem wrześniem 1936 roku. Od szeregu miesięcy przywóz zam. wykazuje stałą tendencję spadku. Od najpoważniejszych wyników osiągniętych w miesiącu styczniu br. (138.181,8 t.) i następne miesiące spadku, *miesiąc sprawozdawczy* uzyskuje *minimum przywozu zam.* w okresie pierwszych 9 miesięcy bieżącego roku. Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. spowodowały przede wszystkim żużle Thomasa (w nawiasie dane za m. sierpień 1938 r.) — 7.851 t. (21.527 t.) Poza żużlami Thomasa zmniejszył się przywóz nast. wytworów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego: nasion różnych — 3 t. (5 t.), ryżu surowego — brak (92 t.), kawy — 266 t. (391 t.), herbaty — 97 t. (120 t.), korzeni — 68 t. (75 t.), żywicy — 372 t. (684 t.), tłuszczy i olejów roślinnych — 405 t. (579 t.) oraz tranu — 188 t. (409 t.)

Spośród wytworów mineralnych i chemicznych zmniejszył się przywóz: olejów — 237 t. (527 t.), asfaltu — 2 t. (618 t.), siarki — 94 t. (965 t.) oraz garbników — 483 t. (2.310 t.)

Z surowców skór i włókienniczych zmniejszył się przywóz: skór — 3.101 t. (3.972 t.), wełny — 1.518 t. (1.861 t.), odpadków wełny — 97 t. (116 t.), przędzy wełnianej — 5 t. (6 t.), odpadków bawełny — 183 ton (236 t.), oraz szmat — 1.091 t. (1.610 t.)

Zmniejszył się również przywóz papieru i makulatury — 1.195 t. (2.233 t.) oraz papy i tektury — 26 t. (42 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich zmniejszył się przywóz: żelaza surowego — 48 ton (362 t.), metali różnych — 730 t. (813 t.), miedzi — 3.999 t. (4.436 t.), cynku — 10 t. (1.117 t.) oraz nieznacznie samochodów, motocykli i części — 627 t. (647 t.)

Stosunkowo liczny jest natomiast szereg tych pozycyj, które wykazały wzrost w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br.

Spośród wytworów roślinnych i zwierzęcych wzrósł przywóz (w nawiasie dane za m. sierpień br.): nasion oleistych — 1.777 t. (1.506 t.), owoców świeżych — 1.536 t. (1.182 t.), owoców suszonych — 871 t. (177 t.), konserw owocowych — 15 t. (8 t.), orzechów i migdałów — 98 t. (51 t.), kako — 412 t. (399 t.), roślin i materiałów roślinnych — 388 t. (8 t.), śledzi świeżych — 1.270 t. (202 t.), śledzi solonych — 5.351 ton (4.310 t.) oraz tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.122 t. (838 t.)

Z wytworów mineralnych i chemicznych zwiększył się przywóz: rud różnych i wypałków pirytowych — 19.739 t. (16.611 t.), pirytów — 2.609 t. (2.564 t.), smoły i smarów — 86 t. (2 t.), przetworów chemicznych — 244 t. (175 t.), farb — 106 t. (32 t.) oraz fosforytów — 5.934 t. (4.740 t.)

Spośród surowców włókienniczych wzrósł przywóz: bawełny — 8.221 t. (7.651 t.), przędzy bawełnianej — 156 t. (126 t.), lnu, konopi, sizalu i in. — 130 t. (49 t.), oraz juty — 1.417 t. (896 t.) Zwiększył się również przywóz wyrobów gumowych — 62 t. (53 t.) oraz celulozy — 915 t. (701 t.)

Z grupy metali i wyrobów zwiększył się przywóz: złomu żelaznego — 23.288 t. (22.492 t.), cyny — 465 t. (243 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 334 t. (274 t.), maszyn, aparatów i części — 649 t. (360 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 99 t. (68 t.)

Przywóz zamorski w okresie: *styczeń — wrzesień br.* (1.131.823,8 ton) wykazuje poważny 10,9%-owy spadek w porównaniu z tym samym okresem czasu ub. roku (1.270.130.1 t.) Ten sam okres czasu roku ubiegłego w porównaniu z analogicznym okresem 1936 roku (890.765,4 ton) wykazał poważny 42,6%-owy wzrost. W liczbach absolutnych spadek ten wyniósł 138.306,3 ton wobec 379.364,7 t. wzrostu w roku ubiegłym.

Spadek przywozu zam. w okresie trzech pierwszych kwartałów roku bieżącego spowodowała przede wszystkim pozycja złomu żelaznego, wykazując ok. 30%-owy spadek (344.176 ton w roku bież. wobec 496.350 ton w roku ub.)

Poza grupą złomu zmniejsza się w roku bieżącym przywóz niektórych wytworów roślinnych i zwierzęcych: nasion oleistych — 32.641 t. (38.808 t.), ryżu surowego — 45.170 t. (46.001 ton), owoców świeżych — 33.727 ton (36.156 t.), herbaty — 992 t. (1.086 t.), kakao — 3.944 t. (4.713 t.), tłuszczu zwierzęcego surowego — 8.783 t. (10.078 t.) oraz tranu—2.396 t. (4.273 t.)

Spadek ten tłumaczy się polityką gospodarczą państwa, mającą na celu wzmożenie konsumcji krajowych wytworów i ograniczenie zbędnego przywozu.

Spośród wytworów mineralnych i chemicznych zmniejsza się przywóz: asfaltu — 1.901 t. (2.017 t.), siarki — 3.378 t. (4.400 t.), przetworów chemicznych — 1.827 t. (2.099 t.) oraz garbników — 9.487 t. (10.406 t.)

Spośród surowców i wytworów włókienniczych zmniejsza się przywóz: przędzy wełnianej — 161 t. (271 t.), odpadków bawełny — 1.881 t. (1.907 t.), oraz szmat — 12.070 t. (13.138 ton). Bardzo poważnie obniżył się przywóz wyrobów gumowych — 681 t. (1.854 t.)

Z surowców i wyrobów papierniczych zmniejsza się przywóz: papieru i makulatury — 10.637 t. (16.274 t.) oraz celulozy — 5.596 t. (9.086 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich obniżył się przywóz: żelaza surowego — 3.321 ton (5.476 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 1.353 t. (2.479 t.)

Na szczególne podkreślenie spośród pozycyj przywozu, zmniejszających się zasługuje poważny spadek przywozu złomu żelaznego. Wobec wzrostu szeregu innych surowców hutniczych świadczyłoby to o trudnościach na jakie napotyka na rynkach złomowych świata polski nabywca.

Do pozycyj wykazujących wzrost przywozu w roku bieżącym należą przede wszystkim surowce hutnicze i metalurgiczne: rudy różne i wypałki pirytowe — 134.976 t. (130.089 t.), metale różne — 4.118 t. (2.350 t.), miedź — 20.361 t. (12.327 t.), cyna — 2.185 t. (1.188 t.), oraz cynk — 3.140 t. (372 t.)

Zwiększa się również bardzo poważnie przywóz szeregu wyrobów metalowych: wyroby żelazne i metalowe — 4.234 t. (2.310 t.), maszyny, aparaty i części — 7.401 t. (4.451 t.) oraz samochody, motocykle i części — 6.822 t. (4.104 t.) Wzrost ten łączy się z postępami uprzemysłowienia i motoryzacji kraju.

Spośród wytworów roślinnych i zwierzęcych zwiększa się przywóz: nasion różnych — 566 t. (305 t.), owoców suszonych — 5.701 t. (2.885 t.), orzechów i migdałów — 1.072 t. (626 t.), kawy — 3.720 t. (3.122 t.), korzeni — 901 t. (882 t.), roślin i materiałów roślinnych — 1.184 ton (698 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 3.646 t. (2.863 t.), tytoniu — 2.538 t. (2.275 t.), żywicy — 5.564 t. (5.408 t.), śledzi świeżych — 8.660 t. (5.625 t.) oraz śledzi solonych — 27.283 ton (19.069 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu ok. 100%-owy wzrost przywozu owoców suszonych oraz ok. 50%-owy wzrost przywozu śledzi świeżych i solonych.

Z wytworów mineralnych i chemicznych zwiększa się przywóz: olejów — 2.957 t. (1.726 ton), smoły i smarów — 383 t. (294 t.), farb —

585 t. (572 t.) oraz fosforytów — 99.282 ton (89.941 t.) i żużli Thomasa — 66.150 t. (58.812 t.)

Poważny wzrost surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych (fosforytów i żużli Thomasa) łączy się z poprawą gospodarczą rolnictwa.

Spośród surowców i wytworów włókienniczych dobre rezultaty daje przywóz: wełny — 24.169 t. (16.171 t.), odpadków wełny — 942 t. (645 t.), bawełny — 72.544 t. (58.492 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 561 t. (443 t.), oraz juty — 9.353 t. (8.187 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy wzrost przywozu wełny oraz przeszło 24%-owy bawełny surowej.

Poważnemu zwiększeniu (ok. 35%) uległ również przywóz kauczuku (6.704 t. wobec 5.032 t. w roku ub.)

Zwiększa się także przywóz papy i tektury — 328 t. (235 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu wrześniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem sierpniem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Wrzesień 1938 r.	Sierpień 1938 r.	Wrzesień 1937 r.
Nasiona różne	3	5	2
nasiona oleiste	1.777	1.506	3.612
ryż surowy	—	92	79
owoce świeże	1.536	1.182	1.092
owoce suszone	871	177	636
konserwy owocowe	15	8	9
orzechy i migdały	98	51	80
kawa	266	391	311
herbata	97	120	86
kakao	412	399	331
korzenie	68	75	114
rośliny i mat. rośl.	388	8	63
żywica	372	684	790
śledzie świeże	1.270	202	909
śledzie solone	5.351	4.310	4.027
rudy różne i wypałki piryt.	19.739	16.611	13.395
piryty	2.609	2.564	7.500
oleje	257	527	116
smoła i smary	86	2	10
asfalt	2	618	5
tłuszcze i oleje rośl.	405	579	373
tłuszcze zwierz. sur.	1.122	858	1.359
tran	188	409	1.583
napoje alkoholowe i in.	63	109	108
tytoń	199	540	223
siarka	94	965	801
przetwory chemiczne	244	175	141
farby	106	32	69
garbniki	483	2.310	517
fosforyty	3.954	4.740	9.557
żużle Thomasa	7.851	21.527	17.566
skóry	3.101	3.972	2.639
wełna	1.518	1.861	757
odpadki wełny	97	116	63
przędza wełniana	5	6	31
bawełna	8.221	7.651	6.730
odpadki bawełny	183	256	228
przędza bawełniana	156	126	231
len, konopie, sizal i in.	130	49	46
juta	1.417	896	602
szmaty	1.091	1.610	868
kauczuk	764	924	337
wyroby gumowe	62	53	185
papier i makulatura	1.195	2.233	2.049
celuloza	915	701	725
papa i tektura	26	42	46
żelazo surowe	48	362	807
metale różne	750	813	219
złom żelazny	23.288	22.492	28.936
miedź	3.999	4.436	1.622
cyna	465	243	69
wyroby żel. i metal.	334	274	179
cynk	10	1.117	—
maszyny, aparaty i części	649	560	391
części wagonów i lokomotyw	99	68	214
samochody, motocykle i części	627	647	507
różne	4.209	3.419	2.748
Razem	105.305	116.703	116.684

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (653.063,5 ton) wykazuje 6,01%-owy wzrost w porównaniu z ubiegłym miesiącem sierpniem br. (616.027,5 ton), nieznaczny 3.4% wzrost w stosunku do miesiąca września 1937 roku (631.593,9 ton) oraz poważny 21,03%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem wrześniem 1936 r. (539.363,— ton).

W przeciwieństwie do przywozu zam. wywóz zam. wykazuje we wszystkich relacjach wzrost. Na podkreślenie zasługuje poważne zmniejszenie się tempa wzrostu wywozu. Tak np. wywóz zam. w miesiącu wrześniu ub. roku w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. wykazał poważny 17,03%-owy wzrost, podczas gdy w roku bież. zaledwie 6.01%-owy wzrost.

Pomimo zmniejszonego tempa wzrostu jest to jeden z największych wywozów w roku bieżącym tj. drugi z rzędu po rekordowych 725.819.2 t. w miesiącu lipcu br.

Nieznaczny ten wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. sierpień br.): węgiel kamienny — 461.033 t. (443.140 t.). i węgiel bunkrowy — 91.330 t. (90.876 t.) Poza grupą mineralną wzrósł wywóz szeregu wytworów roślinnych i zwierzęcych: zboże — 2.572 t. (2.130 t.). strączkowe — 179 t. (143 t.). nasiona i rośliny — 326 t. (200 t.). mąka — 120 t. (5 t.), ryż wyłuszczony — 128 t. (13 t.), słód — 937 t. (222 t.), warzywa — 263 t. (30 t.), konserwy owocowe — 12 t. (7 t.). szynki i inne

peklowane — 129 t. (92 t.), bekony — 2.036 t. (1.527 t.), drób i ptactwo bite — 121 t. (13 t.), jaja — 3.296 t. (2.497 t.), konserwy warzyw — 390 t. (13 t.), przetwory mięsne — 2.283 t. (1.583 t.) oraz melasa — 10.480 t. (brak).

Szczególnie dobrze rozwija się eksport produktów hodowlanych, jak jaj, drobiu i bekonów.

Spośród wytworów mineralnych i chemicznych zwiększa się wywóz: cementu — 3.482 t. (2.210 t.), soli kuchennej i przemysłowej — 429 t. (326 t.), przetworów chemicznych — 171 t. (102 t.), karbidu — 73 t. (40 t.), oraz saletry — 1.796 t. (23 t.)

Najpoważniejsze wyniki daje tu eksport cementu, wykazując ok. 50%-owy wzrost oraz saletry.

Równie dobre rezultaty daje reeksport surowców włókienniczych oraz eksport wytworów z nich: bawełna i odpadki — 351 t. (152 t.). oraz tkaniny — 492 t. (439 t.) Zwiększa się również eksport skór — 374 t. (218 t.)

Z grupy drzewa i jego wyrobów wzrasta wywóz drzewa tartego — 19.097 t. (8.849 t.), wyrobów z drzewa — 3.293 t. (1.943 t.), klepek — 175 t. (brak). oraz dykt i fornierów — 1.606 t. (1.072 t.)

Spośród grupy papierniczej dobrze rozwije się wywóz: papieru — 533 t. (246 t.), papy i tektury — 113 t. (102 t.) oraz celulozy — 740 t. (138 t.)

Z metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz: żelaza surowego — 2.159 t. (539 t.), żelaza handlowego — 8.208 t. (6.205 t.), blachy żelaznej i stalowej — 1.063 t. (300 t.), metali różnych — 691 t. (201 t.), naczyń emaliowanych — 154 t. (101 t.), cynku — 1.041 t. (695 t.) oraz blachy cynkowej — 369 t. (193 t.) Cała ta grupa wykazuje poważny wzrost eksportu.

Zmniejszył się natomiast w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. przede wszystkim wywóz niektórych wytworów roślinnych i zwierzęcych: mąki pastewnej — 669 t. (900 t.), masła — 534 t. (682 t.), cukru — 4.773 t. (9.689 t.). napoi alkoholowych — 19 t. (29 t.), makuchów — 1.000 t. (1.325 t.) oraz wytłoków buraczanych — brak (202 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 50%-owy spadek wywozu cukru. Z wytworów mineralnych i chemicznych zmniejszył się wywóz: koksu — 4.615 t. (5.943 ton), przetworów chemicznych — 171 t. (102 t.), salmiaku — 81 t. (101 t.), bieli cynkowej — 636 t. (776 t.), mączki kostnej — 41 t. (621 t.), oraz soli potasowej — brak (1.903 t.)

Spośród grupy drzewa i jego wyrobów zmniejszył się wywóz: bali i słupów — 7.181 t. (16.138 t.), mebli giętych — 329 t. (358 t.) oraz wyrobów koszykarskich — 113 t. (115 t.)

Z grupy metali i wyrobów z nich wykazują spadek wywozu: wyroby żelazne i metalowe — 339 t. (914 t.), szyny kolejowe — 1.202 t. (4.215 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 1.283 t. (1.883 t.)

Szczególnie poważny spadek wykazują tu przede wszystkim szyny kolejowe (ok. 71%).

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu wrześniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem sierpniem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Wrzesień 1938 r.	Sierpień 1938 r.	Wrzesień 1937 r.
Zboże	2.572	2.150	—
strączkowe	179	143	17
nasiona i rośliny	326	200	381
mąka	120	5	—
mąka pastewna	669	900	—
ryż wyłuszczony	128	13	104
mąka ryżowa	—	—	700
słód	937	222	834
ziemniaki	—	—	13
warzywa	263	30	7
owoce świeże	—	44	—
konserwy owocowe	12	7	1
szynki i inne pekl.	129	92	316
bekony	2.036	1.527	1.587
drób i ptactwo bite	121	13	139
jaja	3.296	2.497	2.578
masło	534	682	412
cement	3.482	2.210	261
sól kuch. i przemysł.	429	326	—
węgiel kamienny	461.033	443.140	500.200
węgiel bunkrowy	91.530	90.876	50.833
koks	4.615	5.943	13.802
smoła i pak smołowy	—	5	43
oleje i parafina	6	—	—
tłuszcze zwierzęce	—	3	6
konserwy warzyw	390	13	650
przetwory mięsne	2.283	1.583	2.061
cukier	4.773	9.689	606
napoje alkoholowe	19	29	17
makuchy	1.000	1.325	580
melasa	10.480	—	—
wytłoki buraczane	—	202	—
przetwory chemiczne	171	102	234
salmiak	81	101	60
karbid	73	40	55
biel cynkowa	636	776	228
mączka kostna	41	621	150
sól potasowa	—	1.903	4.900
saletra	1.796	23	9
skóry	374	218	137
tkaniny	492	439	522
bawełna i odpadki	351	152	226
bale i słupy	7.181	16.138	10.662
drzewo tarte	19.097	8.849	17.228
wyroby z drzewa	3.293	1.943	478
klepki	175	—	121
dykty i forniery	1.606	1.072	1.455
meble gięte	329	358	448

wyroby koszykarskie	113	113	56
papier	533	246	685
papa i tektura	113	102	204
celuloza	740	138	185
żelazo surowe	2.159	539	372
żelazo handlowe	8.208	6.205	5.083
blacha żel. i stalowa	1.063	300	1.018
metale różne	691	201	156
wyroby żel. i metal.	339	914	1.103
szyny kolejowe	1.202	4.215	1.012
rury żeliwne i żelazne	1.283	1.883	1.756
naczynia emaliowane	154	101	291
cynk	1.041	695	1.514
blacha cynkowa	569	193	276
różne	7.758	3.577	4.800
Razem	633.064	616.028	631.594

Wywóz zamorski w okresie: *styczeń — wrzesień br.* (3.603.746.1 ton) wykazuje nieznaczny 4.5%-owy wzrost w porównaniu z wywozem w tym samym okresie czasu ubiegłego 1937 roku (3.362.206.7 ton).

Wywóz zamorski w trzech pierwszych kwartałach br. wykazuje poważne zmniejszenie się tempa wzrostu w stosunku do 13.1% wzrostu w analogicznym okresie czasu 1937 r. i 1936 roku (4.660.921.6 ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu zam. w roku bieżącym zawdzięczać należy przede wszystkim dwom najpoważniejszym pozycjom towarów masowych (w nawiasie dane za 9 miesięcy 1937 r.) tj. węglowi bunkrowemu, wykazującemu rekordowe wyniki — 733.613 ton (433.421 t. wzrost ok. 77%) i drzewu: balom, słupom i kopalniakom — 111.339 t. (28.718 t.) oraz tarcicy — 166.964 t. (116.863 t.)

Poza tymi najpoważniejszymi towarami masowymi wzrósł wywóz nast. wytworów roślinnych i zwierzęcych (w nawiasie dane za 9 mies. 1937 r.): zboże — 21.114 t. (47 t.), nasiona i rośliny — 2.262 t. (2.006 t.). mąka — 252 t. (175 t.), mąka pastewna — 3.063 t. (307 t.), ryż wyłuszczony — 1.969 t. (673 t.). warzywa — 3.968 t. (91 t.), owoce świeże — 813 t. (630 t.), konserwy owocowe — 68 t. (25 t.), bekony — 14.595 t. (14.298 t.), jaja — 20.374 t. (14.833 t.). masło — 10.859 t. (4.076 t.), przetwory mięsne — 22.836 t. (17.222 t.). cukier — 56.924 t. (30.042 t.), napoje alkoholowe — 163 t. (98 t.). makuchy — 13.223 t. (9.178 t.). melasa — 11.580 t. (4.572 t.). oraz wytłoki buraczane — 6.178 t. (2.818 t.)

Spośród stosunkowo licznego szeregu powyższych pozycyj należy podkreślić nader poważny przeszło 100%-owy wzrost eksportu masła, ok. 40%-owy — przetworów mięsnych. ok. 90%-owy — cukru. przeszło 50%-owy — makuchów oraz przeszło 100%owy — melasy i wytłoków buraczanych.

Z grupy wytworów mineralnych i chemicznych zwiększa się wywóz: przetworów chemicznych — 1.315 t. (992 t.), bieli cynkowej — 5.671 t. (4.717 t.) i saletry — 1.863 t. (107 t.)

Zwiększa się również wywóz skór — 2.261 t. (2.133 t.) Z grupy drzewa oprócz wspomnianych już wyżej kopalniaków i tarcicy dobre rezultaty daje wywóz: wyrobów z drzewa — 10.763 t. (4.972 t.) i klepek 713 t. (660 t.) Ten poważny przeszło 100%-owy wzrost wywozu wyrobów z drzewa łączy się z wywozem kompletów skrzynek do Palestyny.

Spośród metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz jedynie blachy żelaznej i stalowej — 13.598 t. (13.232 t.) i to w stopniu bardzo nieznacznym.

Na czele pozycyj wywozu zam. wykazujących spadek w roku bieżącym stoi przede wszystkim węgiel kamienny, eksportowy — 4.019.288 t. (4.099.399 t.—spadek ok. 2%-owy) oraz koks — 70.296 t. (186.129 t. — spadek ok. 58%-owy).

Spadek wywozu węgla kamiennego spowodowały przede wszystkim zmniejszone wysyłki do: Argentyny, Belgii, Holandii, Norwegii i Szwecji. Podobnie i wywóz koksu tłumaczyć należy spadkiem wywozu do Norwegii i Szwecji.

Poza grupą mineralną wykazują spadek wywozu niektóre wytwory roślinne i zwierzęce: strączkowe — 616 t. (674 t.), mąka ryżowa — 74 t. (4.392 t.). słód — 6.317 t. (19.356 t.). ziemniaki — 1.393 t. (1.662 t.), szynki i inne peklowane — 1.922 t. (4.398 t.), drób i ptactwo bite — 286 t. (410 t.). tłuszcze zwierzęce — 24 t. (2.990 t.) oraz konserwy warzyw — 1.698 ton (2.306 t.)

Szczególnie poważny spadek wywozu wykazuje tu mąka ryżowa, słód. szynki i tłuszcze zwierzęce.

Z grupy wytworów mineralnych i chemicznych rok sprawozdawczy przynosi załamanie się wywozu: smoły i paku smołowego — 12.929 t. (14.630 t.), olei i parafiny — 171 t. (222 t.), nadal sody 3 t. (4 t.), siarczanu amonu — 12.091 t. (34.577 t.), salmiaku — 484 t. (574 t.). karbidu — 872 t. (1.430 t.), farb — 73 t. (141 t.). mączki kostnej — 1.410 t. (2.103 t.) oraz soli potasowej — 1.903 t. (7.605 t.)

Spośród powyższych pozycyj należałoby szczególniejszą uwagę zwrócić na poważny spadek tak dobrze rozwijającego się w roku ubiegłym wywozu siarczanu amonu i soli potasowej. Zmniejszenie się wywozu siarczanu amonu łączy się z wojną chińsko-japońską i spadkiem z tego powodu wysyłek do Japonii.

Z surowców i wyrobów włókienniczych zmniejsza się w roku bieżącym reeksport bawełny i odpadków — 2.906 t. (3.351 t.) oraz wywóz tkanin — 3.923 t. (5.647 t.)

Z grupy drzewa i jego wyrobów wykazują spadek wywozu: dykty i forniery — 11.149 t. (13.288 t.), meble gięte — 2.796 t. (4.230 t.) oraz wyroby koszykarskie.

Cała grupa papiernicza zmniejsza swój wywóz: papier — 3.524 t. (3.958 t.), papa i tektura — 1.699 t. (2.278 t.) oraz celuloza — 1.509 t. (3.614 t.)

Poważne załamanie się wywozu wykazuje grupa metali i wyrobów z nich: żelazo surowe — 5.034 t. (6.536 t.), żelazo handlowe — 70.046 t. (70.542 t.), metale różne — 1.350 t. (1.576 t.), wyroby żelazne i metalowe — 5.696 t. (22.537 t.), szyny kolejowe — 6.976 t. (44.762 t.) rury żeliwne i żelazne — 20.832 t. (23.830 t.), naczynia emaliowane — 1.368 t. (2.346 t.), cynk — 9.799 t. (11.499 t.) oraz blacha cynkowa — 2.917 t. (3.379 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę szczególnie poważny spadek wywozu szyn kolejowych (ok. 76%), spowodowany przede wszystkim zanikiem wywozu do Z. S. R. R. i Chin oraz zmniejszeniem się wywozu do Brazylii.

Równie poważna pozycja rur żeliwnych i żelaznych zmniejsza się dzięki spadkowi wywozu do Szwecji, Norwegii i Birmy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. wykazuje spadek pojemności oraz wzrost ilości statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 570 (560) statków o pojemności 582.474 n. r. t. (580.350 n. r. t.), wyszło zaś 571 (563) statki o pojemności 574.494 n. r. t. (590.957 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: 1 miejsce — Szwecja, 2 — Polska, 3 — Finlandia, 4 — Dania, 5 — Anglia, 6 — Włochy, 7 — Norwegia, 8 — Niemcy, 9 — Stany Zjedn. Am. P., 10 — Estonia, 11 — Łotwa, 12 — Grecja, 13 — Holandia, 14 — Jugosławia, 15 — Portugalia, 16 — W. M. Gdańsk, 17 — Panama, 18 — Rumunia, 19 — Francja, oraz 20 — Islandia.

Dwie pierwsze bandery pozostają nadal bez zmian. Przesuwają się natomiast: Finlandia z 4 na 3 miejsce, Dania z 5 na 4, Anglia z 3 na 5, Włochy z 7 na 6, Norwegia z 6 na 7, Niemcy bez zmian (8), Stany Zjednoczone A. P. z 11 na 9, Estonia z 12 na 10, Łotwa z 10 na 11, Grecja z 9 na 12, Holandia bez zmian (13) itd.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. wrześniu br. wyniósł 1.020 n. r. t. (1.036,3 n. r. t.)

Średnia ilość statków. przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (49). Średni postój statków w porcie w m. wrześniu br. wyniósł 60,7 godzin (62,1 godzin).

Ruch statków w miesiącu wrześniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	71	79.095	77	82.186
W. M. Gdańsk	2	1.564	3	1.564
Anglia	20	42.508	23	51.381
Dania	77	60.191	84	65.108
Estonia	30	20.594	32	22.492
Finlandia	66	76.401	69	78 404
Francja	1	1.263	1	1.263
Grecja	8	17.354	6	13.960
Holandia	28	9.134	27	7.628
Islandia	1	524	1	524
Jugosławia	2	6.110	2	6.110
Łotwa	15	17.213	13	17.001
Niemcy	43	31.337	42	31.231
Norwegia	48	44.031	42	34.324
Panama	2	1.369	2	1.369
Portugalia	1	3.688	1	3.688
Rumunia	—	—	1	2.673
Stany Zjedn. A. P.	7	21.973	8	23.131
Szwecja	132	97.343	123	88.360
Włochy	16	50.782	14	42.077
Razem	570	582.474	571	574.494

Podobnie, jak obrót towarowy wzrasta również w okresie: styczeń—wrzesień br. ruch statków, co ilustruje poniższe zestawienie:

W okresie styczeń — wrzesień 1938 r. przyszło 4.731 statków — 4.746.611 N. R. T., wyszło 4.737 statków — 4.765.094 N. R. T.

w okresie styczeń—wrzesień 1937 r. przyszło 4.171 statków — 4.135.830 N. R. T., wyszło 4.187 statków — 4.153.777 N. R. T.

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu w sumie ogólnej osłabł w stopniu bardzo poważnym, wykazując jedynie nieznaczny wzrost na wyjściu. Przyjechało bowiem 834 (1.887) pasażerów, w tym: z Anglii — 108 (291), Argentyny — 60 (66). Belgii — 38 (32), Brazylii — 20 (76), Danii — 157 (230), Finlandii — 19 (114), Francji — 47 (30). Holandii — 15 (25), Kanady — 1, Niemiec — 3 (12), Stanów Zjedn. A. P. — 335 (216), Szwecji — 30 (80), oraz via W. M. Gdańsk — 1 (27). Wyjechało zaś 3.116 (3.070) pasażerów, w tym: do Anglii — 690 (474), Argentyny — 502 (276), Belgii — 6 (14), Brazylii — 27, Danii — 176 (215), Francji — 94 (307), Kanady — 328 (55). Łotwy — 1 (1), Niemiec — 2 (10), Norwegii — 6 (12), Stanów Zjedn. Am. P. — 1.261 (722), Szwecji — 14 (92), Urugwaju — 7 oraz via W. M. Gdańsk — 2 (20).

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

DOSTAWY ZBOŻA DLA WOJSKA.

Przedstawiciele prywatnego handlu zbożem na Pomorzu skarżyli się ostatnio na swe pokrzywdzenie w zakresie dostaw wojskowych z korzyścią dla spółdzielczości rolniczej.

W związku z tymi skargami Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przy współudziale Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu i Stowarzyszenia Kupców Zbożowych i Nasiennych w Toruniu wystąpiła z interwencją

do Związku Izb i Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Na skutek wystąpienia Izby, Ministerstwo Spraw Wojskowych udzieliło wyjaśnień, które idą całkowicie po myśli postulatów kupiectwa prywatnego.

Na podstawie tego pisma kupiectwo prywatne z Szefostwem D. O. K. ustaliło warunki współpracy.

KWESTIA STAŁYCH CEN.

W związku z ukazaniem się rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych o ujawnianiu cen przedmiotów powszedniego użytku (Dz. U. R. P. Nr 60/38 poz. 468), kwestia stałych cen stała się specjalnie aktualna.

W myśl § 3 tego rozporządzenia ceny podane w cennikach, jak również ceny ujawnione bezpośrednio na przedmiotach powszedniego użytku winny zgadzać się z cenami istotnie pobieranymi.

Zorganizowane kupiectwo naszego okręgu już od dłuższego czasu podnosiło konieczność wprowadzenia stałych cen i ukazanie się wspomnianego rozporządzenia przyjęło jako ustawowe uregulowanie tej sprawy.

Tymczasem władze przemysłowe stanęły na stanowisku, że cytowany na wstępie przepis pozwala pobierać ceny niższe od ujawnionych. Przekreśla to oczywiście wprowadzenie stałych cen.

Obecnie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zabiega u władz o rozstrzygnięcie tej sprawy po myśli postulatów kupiectwa pomorskiego.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWEDZKI BILANS PŁATNICZY W ROKU 1937.

Szwedzkie Kolegium Handlowe dokonało ostatnio obliczenia szwedzkiego bilansu handlowego za rok 1937, posługując się przy tym nowymi sposobami wyliczeń. Rezultaty wyliczeń tych podaje poniższa tabela w mil. kr. szwedzkich.

Towary	*1936*	*1937*
przywóz	1.526	+ 2.012
wywóz	— 1.646	— 2.137
	— 120	— 125
Usługi i inne		
Frachty netto	+ 136	+ 170
Podarki emigrantów	+ 14	+ 17
Dochód ze szwedzkich kapitałów za granicą	+ 111	+ 131
% wypłacony zagranicy	— 6	— 14
% i dywidenda papierów szwedzkich za granicą	— 23	— 22
turystyka	— 2	— 7
razem netto	+ 242	+ 303
saldo z towarami	+ 122	+ 178
Ruch kapitału		
wywóz szwedzk. pap. wart.	+ 114	+ 92
wywóz zagran. pap. wart.	+ 126	+ 103
przywóz kapitału nieokreśl.	+ 111	+ 188
wywóz szwedzk. pap. wart.	— 70	— 93
wywóz zagran. pap. wart.	— 181	— 109
wywóz kapitału nieokreśl.	— 136	— 371
	— 36	— 190
złoto, srebro, monety	— 208	—+ 0
niepewne	+ 122	+ 12

Jak wynika z powyższego zestawienia, mimo ujemnego salda handlowego, saldo ogólne powiększyło się znacznie dzięki wzrostowi dochodów z usług o blisko 1/4. Przypisać to trzeba przede wszystkim pomyślnej koniunkturze w żegludze, która podniosła dochody z wysokości 136 mil. kr. na 170 mil. kr. Wzrósł również poważnie o 20 mil. kr. dochód z kapitałów szwedzkich, ulokowanych za granicą. Jedynie turystyka okazała się deficytową.

Wzrost pozycji za odsetki przypisać należy pomyślnej koniunkturze, a w związku z tym wzrostowi wypłacanej dywidendy. Nie zauważamy tego zjawiska przy obligacjach, niemniej zaobserwowane zwiększenie się wypłat przypisać należy, ponieważ wysokość zadłużenia była ta sama, opóźnionym spłatom odsetek. W przeciwieństwie natomiast do roku 1936 ruch zapasów złota był minimalny. Dodatnie saldo bilansu płatniczego wywołało zjawisko wywozu kapitałów za granicę, w formie pożyczek, gaszenia obligacyj znajdujących się w obcych rękach za granicą, spłaty kapitałów itp. W kierunku przeciwnym szedł wywóz papierów wartościowych: przybrały też na sile ruchy mające na celu uchronienie się przed spadkiem waluty. Wywóz kapitałów netto, wynoszący 190 mil. kr. był skompensowany nadwyżką dochodów.

Jeżeli chodzi o perspektywy na przyszłość to przewiduje się raczej zmniejszenie cyfry dochodów i to zarówno w dochodach z żeglugi (przewidywany spadek frachtów i przewozów) jak i z obcych kapitałów za granicą, choć istnieją możliwości skompensowania pomyślniejszym bilansem handlowym, którego saldo ujemne spadło z 153 mil. kr. na 94.8 w okresie I—VI rb.

PRODUKCJA I ZUŻYCIE SIŁY ELEKTRYCZNEJ W 1937 ROKU.

Ze względu na nasz wywóz węgla do Szwecji nie może nas nie interesować rozwój produkcji siły elektrycznej w Szwecji, biorąc pod uwagę, że do produkcji tej wykorzystywany jest coraz bardziej „węgiel biały", czyli siła wodna, która w 1937 r. na ogólną siłę napędu 2,8 milionów KM., dała 1,9 mil. KM. — Ogólna produkcja siły elektrycznej wynosiła w 1937 r. 8 miliardów kilowat-godzin, wobec 1,45 miliardów w 1913 r. i 5 miliardów w 1929 roku. W ostatnich latach roczny wzrost produkcji wynosił 7 — 8 proc., natomiast na podstawie danych za rok bieżący można wnioskować, że wzrost w 1938 r. będzie znacznie skromniejszy.

Na 8 miliardów kilowat-godzin produkcji siły elektrycznej w 1937 r. 87,3 proc. zostało wyprodukowane przy pomocy siły wodnej, pomimo, że w roku tym z powodu suszy brak było wody w wielu dzielnicach Szwecji.

Wśród konsumentów energii elektrycznej pierwsze miejsca zajmują: wielki przemysł, który w 1937 r. zużytkował 4 miliardy kilowat-godzin, gdy w 1925 r., tj. przed strajkiem angielskich górników w kopalniach węgla, konsumcja wynosiła tylko 1,6 miliardów kilowat-godzin, przemysł elektrochemiczny i cieplny — 1,2 miliardy (733 miliony), zapotrzebowanie domowe 935 milionów (371 milionów), koleje 596 milionów (117 milionów).

Szczególnie elektryfikacja kolei i tramwajów postępuje w Szwecji w szybkim tempie. Zużytkowanie przez nie prądu elektrycznego w 1937 r. wykazuje wzrost o 19,4 proc. w porównaniu do roku poprzedniego.

Wartość brutto sprzedanej siły elektrycznej w 1937 r. wynosi 199 mil. kor., wobec 181,5 mil. kor. w 1936 r.

W ciągu 1938 r. rozpoczęto budowę kilku większych siłowni jak również i rozbudowę już istniejących.

ROZWÓJ PRZEMYSŁU.

Zbyt mało zwraca się uwagę na zmiany struktury gospodarczej, jakie dokonywują się w państwach bałtyckich, m. innymi w Danii.

Na pierwszy rzut oka przeciw uprzemysłowieniu Danii przemawiałby brak własnych surowców i środków opałowych. Kompensują jednak te braki: korzystne położenie Danii jako kraju tranzytowego, obfite w porty naturalne wybrzeże oraz tani transport morski, który sprawia, że przemysł duński otrzymuje węgiel angielski po takiej samej cenie, co kupiec londyński.

Jeszcze 50 lat temu nastąpiło przestawienie się Danii z gospodarki zbożowej na hodowlaną i spożywczą, co pociągnęło za sobą powstanie przemysłu rolnego i spożywczego.

Dziś na 3,8 mil. ludności blisko 30 proc. (1.016.098 ludzi) pracuje w przemyśle. Można więc powiedzieć, że Dania osiągnęła zdrową strukturę gospodarczą państwa rolniczo-przemysłowego.

Podstawowym przemysłem, opartym na miejscowym surowcu, jest przemysł rolny. — Przeróbkę zlokalizowano w olbrzymich mleczarniach i rzeźniach, fabrykach konserw i mleka skondensowanego. Osobną gałąź stanowią cukrownie (11 zakł.), browary o produkcji 120 mil. hl., drożdżownie oraz olejarnie, w których przetwarza się surowiec, sprowadzany z zagranicy. Ciekawe przy tym zachodzi tu zjawisko: w miarę wzrostu eksportu masła, rośnie konsumcja namiastki — margaryny.

Równie ściśle ze strukturą kraju związany jest przemysł ceramiczny (dobra glina w pobliżu portów), cementowy, jak i mniejszy znacznie — drzewny.

Całkiem odrębną grupę stanowi przemysł metalowy i maszynowy. Zacząwszy od budowy maszyn, potrzebnych w przemyśle spożywczym, potrafi on dziś sprostać najbardziej skomplikowanym zamówieniom. Działalność przemysłu okrętowego wyraża się w następujących cyfrach:

wybudowano statków w 1937 r. (BRT.) 127.876, wartości w mil. koron 62,7, wartość akcesoryj w mil. kor. 65,2. Z tego eksportowano w mil. kor. 55,7;

w r. 1936 wybudowano statków (BRT.) 86.322, wartości w mil. kor. 48,2, wartość akcesoryj w mil. kor. 50,6. Z tego eksportowano w mil. koron 41,—;

w r. 1935 wybudowano statków (BRT.) 108.933, wartości w mil. koron 48.4. wartość akcesoryj w mil. koron 48,1.

Dodać należy, że 10 stoczni duńskich buduje blisko 15% tonażu świata.

Jednym z najstarszych jest przemysł tekstylny, oparty na sprowadzanych półfabrykatach; pokrywa obecnie połowę zapotrzebowania. Fabryki przetworów kauczukowych (organo-preparaty z gruczołów zwierzęcych — insulina itp.) kosmetycznych, farb itp. dopełniają reszty.

Ogólna wartość produkcji duńskiego przemysłu kształtowała się następująco:

przemysł	1937 r.	1936 r.	1935 r.
	w milionach koron		
spożywczy	1.205	1.128	1.100
tekstylny	190	194	168
odzieżowy	187	179	170
skórzany	73	72	73
drzewny	87	78	73
ceramiczny, kamieniarski szklany itp.	91	90	87
metalowy i maszynowy	647	544	498
techniczno-chemiczny	118	105	91
	2.596	2.390	2.260

Godną uwagi jest struktura prawna przemysłu. Uderza nadzwyczajny liberalizm: zaledwie 80 zakładów należało do państwa, na spółki akcyjne przypada 2.752, na spółdzielnie względnie mało bo 2.566, z tego gros na przemysł spożywczy, na jednostkową własność — 96.404 przedsiębiorstw. Przemysłowcy wyłaniają ze siebie, dla obrony swych praw i interesów i w celu reprezentacji wobec Rządu Radę Przemysłową, która prowadzi własne Biuro Eksportowe, wyszukujące i opracowujące nowe rynki zbytu.

Wyrazem tendencji rozwojowej przemysłu jest następujący wskaźnik produkcji:

rok 1937	1936	1934	1932	1930	1927
rok 1929 = 100					
134	130	117	91	108	86

Dowodzi to, że wykorzystano koniunkturę, i przemysł pracuje pełną parą. Łączy się z tym udział przemysłu w eksporcie (30%), wyrażający się cyfrą 400.000.000 kr. Prym wiedzie tu przemysł metalowy, wywożący maszyn, samochodów za 82.3 mil. kr., okrętów za 53,7 mil. kr., spożywczy i olejarski za 86,7 mil. kr. Polska jest jednym z mniejszych odbiorców duńskiego przemysłu, zakupując statki, wyroby metalowe (za 2.344 tys. zł w I półr. br.) tłuszcze, farby, artykuły farmaceutyczne, maszyny, samochody.

Przystępując do ogólnej charakterystyki przemysłu duńskiego zwrócić trzeba uwagę na to, że jest on przemysłem uszlachetniającym, opartym tylko w części na własnym surowcu. Na pomyślny jego rozwój złożyły się: dogodne położenie geograficzne, tani dowóz paliwa, rzutkość inicjatywy prywatnej, opartej na solidnej podbudowie kapitałowej, dobra jakość i nowoczesność wytworów. Dużym atutem jest wysoki poziom kulturalny robotników.

Przykład Danii naśladuje obecnie szereg państw bałtyckich, rozbudowujących przemysł uszlachetniający, dla Polski winien on stanowić zachętę do rozbudowy przemysłu spożywczego, polepszającego jakość naszych produktów rolnych. Polska bierze udział w uprzemysłowieniu Danii przez dostarczenie brakujących jej surowców rolniczych oraz środków opałowych. Eksport węgla naszego rozwija się do Danii coraz lepiej i wzrósł w I półroczu rb. o 15% tj. do 3.009 tys. zł. Dostarczamy ponadto nasion oleistych, drzewa, artykułów włókienniczych, wyrobów metalowych, utrzymując saldo dodatnie.

Mgr J. Klimek.

NOWE ZŁOŻA RUDY ŻELAZNEJ.

Finlandzkie pismo „Uusi Suomi“ sygnalizuje wykrycie bogatych złóż wysokoprocentowej rudy żelaznej w Vuolijoki koło Ohtamaeki. Złoża rozciągają się na przestrzeni 2 do 3 km. ruda ma zawierać 60 proc. żelaza i 10 proc. tytanu.

Wobec dążeń przemysłu Finlandii do uniezależnienia od importu surowców i półfabrykatów, wykrycie nowych złóż ma dla Finlandii wielkie znaczenie.

KANAŁ REN — DUNAJ, A POLSKA.

Prasa niemiecka poświęca ostatnio dużo miejsca sprawie budowy kanału Ren—Dunaj, analizując zwłaszcza stanowisko, jakie zajmie zagranica wobec tej inwestycji, która torując drogę nowym drogom handlowym, stanowi zarazem instrument mogący przynieść w zakresie przewozów śródlądowych uszczerbek innym. W związku z tym „Hansa“, organ niemieckich sfer portowych, poświęca w swej korespondencji z portów p. o. c. kilka uwag o sytuacji Polski wobec kanału projektowanego. Polska, jak wiadomo, lansuje projekt kanału Bałtyk — Morze Czarne, któryby przejął znaczną część tranzytu między Europą północną i południową. Koszt jego budowy miałby wynieść 200 milionów. Korespondent „Hansy“ stwierdza, że kanał Ren — Dunaj, stanowi poważną konkurencję dla planu polskiego, któryby jedynie miał rację bytu w razie natychmiastowego rozpoczęcia robót. Z drugiej znów strony podkreśla, że kanał ten przechodząc przez polski okręg przemysłowy, powiększyłby znacznie zdolność eksportową przemysłu polskiego, zwłaszcza na Bliski Wschód i Bałkany, a to dzięki obniżce kosztów transportu. Również usplawnienie Wisły umożliwi przerzucenie transportu towarów masowych z kosztownej drogi żelaznej na tańszą — wodną. Aktualne uwagi niemieckiego korespondenta zasługują na uwagę, ponieważ wskazują na to, iż Niemcy doceniają znaczenie roli Polski jako kraju tranzytowego i widzą w niej poważną konkurentkę w swej ekspansji na południe.

ROZBUDOWA HOLENDERSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Na kongresie portu Rotterdamskiego holenderski premier Colijn stwierdzając, że holend. flota handl. zmniejszyła się znaczniej, niż przeciętna obniżka tonażu światowej floty, zapewnił, że rząd holenderski użyje wszystkich możliwych środków stojących do jego dyspozycji, by przyjść z pomocą żegludze holenderskiej i wskazał na konieczność jej odmłodzenia.

ROZWÓJ MAŁEJ ŻEGLUGI W HOLANDII.

Podobnie jak na lądzie, rozwinęła się w ostatnich czasach komunikacja samochodami ciężarowymi przewożącymi towary „od drzwi do drzwi", tak i na morzu daje się zauważyć wzrost t. zw. małej żeglugi pozwalający na bezpośredni dowóz towarów. Holenderski tygodnik gospodarczy „Economische Voorlichtig" w artykule poświęconym kabotażowi holenderskiemu oświetla rozwój jego w Holandii charakterystycznymi liczbami, z których wynika, że ilość motorowców średniej pojemności t. j. od 200 do 500 ton zwiększyła się od 1933 r. z 71 do 187, czyli o przeszło 150 proc. W związku z tym również i budowa małych statków doznała w Holandii szczególnego rozwoju. — Według „Lloyd's Register" na 30 czerwca rb. było na świecie w budowie 258 motorowców pojemności od 100 do 2000 ton, w tym w Holandii 78, w Niemczech 53 i w Wielkiej Brytanii 36.

Mała żegluga w Holandii zawdzięcza swój rozwój w dużej mierze ułatwieniom finansowym. Zdarza się, że kapitan-właściciel statku wpłaca początkowo tylko 10 proc. ceny statku, resztę dostarcza po części bank hipoteczny, po części kredytuje konstruktor lub dostawca motoru zajmując drugie miejsce w hipotece. — Początek do finansowania budowy małych statków tego rodzaju dał rząd holenderski w 1934 r. zwalczając w ten sposób bezrobocie na stoczniach holenderskich. Wówczas kapitan-armator musiał rozporządzać kapitałem wynoszącym 25 proc. ceny statku, 50 proc. na pierwszą hipotekę dostarczał kapitał prywatny, a rząd udzielał najwyżej 15 proc. do maksymalnej granicy 10.000 florenów na drugie miejsce hipoteczne. Resztę, tj. 10 proc. kredytował konstruktor lub dostawca motoru. Stopa procentowa pożyczek rządowych wynosiła 6 proc., przy dziesięcioletniej amortyzacji. W ogóle rząd udzielił kredyt w 72 wypadkach na sumę około pół miliona florenów. Od 1 lipca 1937 r. rząd zaprzestał udzielania pożyczek, gdyż w owym czasie z jednej strony stocznie miały dość zamówień, a z drugiej finansowanie budowy statków przez kapitał prywatny nie przedstawiało trudności,

LINIA ŻEGLUGOWA RUMUNIA—ROTTERDAM — ANTWERPIA.

Rumuńskie towarzystwo żeglugowe „Serviciul Maritim Roman" otwiera nową regularną linię żeglugową pomiędzy portami rumuńskimi Konstancą, Gałaczem i Brailą a Rotterdamem — Antwerpią. Pierwsza podróż obsługującego tę linię statku s/s „Bucegi" zapowiedziana jest na 20 października br.

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY, A POLITYKA HANDLOWA WE WŁOSZECH.

Liverpoolski „Journal of Commerce" sygnalizuje wzrost ruchu towarów między Włochami a portami Północnej Europy i udziału floty włoskiej w przewozach. W ciągu 7 pierwszych miesięcy rb. import włoski z tych portów wynosił 5 mil. ton przewiezionych na statkach włoskich i 3,5 mil. ton pod obcą banderą, natomiast w analogicznym okresie 1930 r. stosunek ten był odmienny, mianowicie. włoskie statki przewiozły 2,5 mil. ton, a obce 4 mil. ton. Do wzrostu udziału bandery włoskiej w przewozach przyczyniła się przede wszystkim stosowana przez Włochy nowa metoda polegająca na zakupywaniu węgla na warunkach fob i na przesunięciu zakupów węgla z Anglii do Niemiec. Ponieważ niemiecka flota trampowa jest znacznie mniejsza od angielskiej, łatwo było zapewnić dla statków włoskich przewóz węgla z Niemiec.

Cytując te uwagi umieszczone w „Journal of Commerce", dziennik antwerpijski „Lloyd Anversois" uzupełnia je wiadomościami o dalszej penetracji włoskiej żeglugi na północ Europy. Wspomina więc o obsłudze Gdyni przez Tow. włoskie „La Costiera" współpracujące z Tow. „Żegluga Polska" sygnalizuje dalej, że między Szwecją a Włochami toczą się pertraktacje w sprawie zamówień statków na stoczniach włoskich za dostawy szwedzkiej stali i celulozy. Szwecja jednak domaga się, aby dostawy te odbywały się pod banderą szwedzką. Co się tyczy ekspansji włoskiej żeglugi w kierunku Norwegii, to próby te należy uważać za nieudane. Wprawdzie Norwegia zamówiła statki na stoczniach włoskich, za które płaci rybami, jednak transport tych ryb odbywa się na statkach norweskich, pod tym bowiem warunkiem rząd w Oslo zwraca eksporterom ryb całkowity koszt frachtu.

WOLNY PORT W BEJRUCIE.

Hamburski tygodnik „Wirtschaftsdienst" sygnalizuje, że rząd Iranu prowadzi pertraktacje z rządem Syrii w sprawie ustanowienia strefy wolnej w porcie Bejrut.

ŻEGLUGA PALESTYŃSKA.

Korespondent Holenderskiego Biura Prasowego (Algemeen Nederlandsch Presbureau) sygnalizuje z Haiffy, że antysemicka polityka Włoch może wywołać poważne zmiany w liniach palestyńskich. Linie te są obsługiwane przez statki włoskich towarzystw żeglugowych. Nawet w czasach najgorszego kryzysu w żegludze, linia Triest — Palestyna obsłu-

giwana przez Lloyd Triestino była dochodową. Obecnie ruch pasażerski na statkach włoskich wynosi rocznie 40 — 50 tys. osób, co daje dochodu około pół miliona funtów szterlingów.

Korespondent wspomina o projekcie powstania mieszanego, tj. angielsko-palestyńskiego tow. żeglugowego, któreby się podjęło zorganizowania transportów morskich między Palestyną a Europą Zachodnią.

SZYBKOŚĆ STATKÓW.

Na początku 1938 r. było zapisanych do rejestrów pod różnymi flagami ok. 2647 statków morskich powyżej 3000 ton brutto o ogólnej pojemności 19.787 tys. ton brutto. Z tego na W. Brytanię przypada 42,3 proc., a na inne kraje 57,7 proc. Z ogólnej tej sumy na statki zbudowane w ostatnich 8 latach (1930-37) przypada 32 statki — 4.417 tys. ton brutto. (W. Brytania — 41,2 proc., inne kraje 58,8%). Statki zbudowane w tym okresie odznaczają się znacznymi udoskonaleniami wzmagającymi ich rentowność. Jedną z przyczyn wpływających na to, był głęboki w tym okresie kryzys żeglugowy zmuszający do szukania ekonomiczniejszego typu statku. Do ważniejszych udoskonaleń należy zwiększenie szybkości statków. Uwidacznia się to w tym, że ok. 44.7 proc. tonażu zbudowanego w tym okresie posiada szybkość przekraczającą 16 węzłów, 31,5 proc. szybkość od 14 do 16 węzłów, a tylko 23,8 proc. szybkość poniżej 14 węzłów. Obok wzmożenia szybkości zaznacza się tendencja do budowania motorowców miast parowców. Przodują tutaj kraje skandynawskie, które w tym okresie (8 lat) nie zbudowały żadnego parowca. Ogółem ze zbudowanego w tym okresie tonażu 66,9 proc. przypada na motorowce, a 33.1 na parowce.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

TERMINOWE PROLONGOWANIE POZWOLEŃ PRZYWOZU.

W związku z notowanymi ostatnio trudnościami komunikacyjnymi przy transportach towarów importowanych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu upoważniło Komitet Przywozowy R. H. Z. i izby przemysłowo-handlowe do liberalnego traktowania wniosków zainteresowanych importerów co do przedłużania terminu ważności pozwoleń przywozu na towary:

1) przywożone z Czechosłowacji lub przewożone przez Czechosłowację;

2) przywożone drogą morską — na porty polskiego obszaru celnego.

Upoważnienie do liberalnego traktowania prolongat dotyczy pozwoleń przywozu, których termin ważności upłynął po dniu 15 września 1938 r. Prolongata nie może przekraczać daty 31 października 1938 r. i dokonana zostaje za pobraniem pełnych opłat manipulacyjnych.

ZASADY PREFEROWANIA EKSPORTUJĄCYCH IMPORTERÓW PRZY PODZIALE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło prowizorycznie następujące zasady preferowania przy podziale kontyngentów przywozowych firm importerskich, prowadzących równocześnie działalność eksportową:

1) przydziały dodatkowe należą się wyłącznie tym importerom eksportującym, którym, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przysługuje prawo uzyskiwania pozwoleń przywozu;

2) dodatkowe przydziały dotyczyć będą wyłącznie tych artykułów, które wchodzą w zakres importu, uprawianego dotychczas przez firmę uzyskującą je; wyjątki od tej zasady będą indywidualnie ustalane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu;

3) przydziały dodatkowe należą się eksportującym importerom, których działalność eksportowa podpada pod następujące kryteria: a) bezpośrednie dokonywanie eksportu; b) stały charakter eksportu; c) wywóz na rynki wolnodewizowe i nie w transakcjach wiązanych; wywożący na rynki clearingowe i w transakcjach wiązanych winni otrzymywać przydziały dodatkowe tylko o tyle, o ile dokonują poza tym eksportu odpowiadającego punktom a i b — na rynki wolnodewizowe;

4) preferowanie opiera się na podwyższaniu przydziałów eksportującego importera, wynikających z podziału kontyngentów bieżących o 15 proc., przy czym zasadnicze przydziały uzyskujących przydziały dodatkowe nie mogą być niższe od najwyższej sumy przydziałów, uzyskanych w jednym z ostatnich 3 okresów kontyngentowych przez daną firmę z kontyngentów przywozowych danego artykułu z danego kraju. Wyjątek w tym względzie będzie zachodzić w przypadku podziału kontyngentu niższego, niż ogół kontyngentów uruchamianych w okresie kontyngentowym, który w myśl poprzedniego zdania, został przyjęty za bazowy dla danego eksportującego importera. W tym przypadku minimalny jego przydział redukuje się proporcjonalnie. Stosowanie preferencji nie może doprowadzić do przekroczenia wysokości dzielonego kontyngentu.

Powyższe zasady należy stosować zarówno przy podziale centralnym jak i regionalnym:

5) spod preferencji wyłącza się protokólarny udział W. M. Gdańska; gdańscy importerzy eksportujący uczestniczą w preferencjach wyłącznie w przypadkach podziału kontyngentu, w którym W. M. Gdańsk protokólarnego udziału nie posiada;

6) importerzy ubiegający się o dodatkowy przydział z tytułu dokonywanego eksportu powinni tę okoliczność uwidocznić specjalnie na podaniach o pozwolenia przywozu.

Izby przemysłowo-handlowe i organizacje (uprawnione do przyjmowania podań o pozwolenia przywozu) sprawdzają informacje podane przez petentów, a dotyczące ich działalności eksportowej, a w razie niemożności zbadania danych w sprawie tej działalności, zasięgają każdorazowo odpowiednich informacyj w Państwowym Instytucie Eksportowym i t. p.

Równocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło Komitetowi Przywozowemu opracowanie i wprowadzenie w życie z dniem 1 I 1939 r. (w miejsce prowizorium, ustalonego wyżej) systemu preferowania importerów eksportujących, którzyby opierał się na następujących zasadach:

1) dodatkowe przydziały uzyskiwaliby wyłącznie ci eksportujący importerzy, którzy odpowiadaliby warunkom, ustalonym dla prowizorycznego systemu preferencji w części pierwszej niniejszego, pod punktami 1, 2, 3 i 5;

2) wysokość dodatkowych przydziałów ustalana byłaby w zależności od wartości eksportu, dokonanego w ostatnim roku kalendarzowym przez petenta na rynki wolnodewizowe;

3) na początku każdego nowego roku kalendarzowego byłaby sporządzana lista importerów eksportujących, którzy odpowiadają warunkom, wymaganym dla uzyskania dodatkowych przydziałów wraz z wyszczególnieniem globalnej wartości eksportu, dokonanego przez każdego z nich w ubiegłym roku kalendarzowym na rynki wolno-dewizowe oraz artykułów, w zakresie których wnioski odnośnych petentów o preferencje są uzasadnione. Lista ta byłaby ustalona przez Komitet Przywozowy R. H. Z. na podstawie wniosków zainteresowanych. Wnioski takie byłyby kierowane do Komitetu Przywozowego R. H. Z. przez izby przemysłowo-handlowe względnie organizacje, uprawnione do przyjmowania podań o pozwolenia przywozu, a zgodność z rzeczywistością okoliczności, w nich przytoczonych, poświadczona przez te izby względnie organizacje.

Izby i organizacje, sprawdzając dane, podawane przez petentów, dla ustalenia rozmiarów eksportu z reguły posiłkowałyby się zestawieniami odprowadzonych przez petenta dewiz, sporządzanymi przez banki lub władze dewizowe. Cała dokumentacja przedłożona przez petenta i zebrana przez izbę względnie organizację, zostałaby załączona do wniosku, przesyłanego do Komitetu Przywozowego R. H. Z.

4) Preferencja byłaby ustalona przez Komitet Przywozowy R. H. Z. w procentach kontyngentów oddzielnie dla każdego artykułu, który wchodziłby w grę przy preferowaniu; wysokość tego procentu byłaby podawana Ministerstwu Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia. Udział wartości eksportu, dokonanego przez każdego z importerów eksportujących, których wnioski o preferencję w zakresie danego artykułu okazałyby się uzasadnione w ogólnej wartości eksportu, dokonanego przez tychże importerów przedstawiałby udział tegoż importera w procencie preferencyjnym, ustalonym jak wyżej. Przerachowanie tego udziału na procent kontyngentów danego artykułu ustalałoby indywidualny procent preferencji danego importera. Każdy przydział importerów eksportujących, posiadających indywidualny procent preferencji w udzielonym kontyngencie, uzyskiwany w roku, na który zostały obliczone odnośne indywidualne procenty preferencji, byłby zwiększony o indywidualny procent preferencji danego importera.

Przykład: Komitet Przywozowy ustalił a Ministerstwo Przemysłu i Handlu zatwierdziło procent preferencyjny na kontyngenty przywozowe artykułu X na dany rok (preferencyjny) na 30 proc. Importerzy eksportujący A, B i C, których wnioski o preferencje w zakresie artykułu X zostały uznane za uzasadnione, wyeksportowali do krajów wolnodewizowych w poprzednim roku kalendarzowym:

Importer A — zł 600.000, B — zł 250.000, C — zł 150.000. Razem zł 1.000.000.

Indywidualny udział procentowy w preferencji będzie wynosił: dla importera A — 60 proc., B — 25 proc.; C — 15 proc. preferencji.

W rezultacie indywidualny udział w preferencji — w procencie kontyngentów, uruchamianych w danym roku na dany artykuł — wynosić będzie: dla importera A — 18%, B — 7.5%, C — 4.5%.

Jeżeli importer A postawił wniosek o preferencje w zakresie nie tylko artykułu X, ale i artykułu Y i jeżeli wniosek ten został uznany za uzasadniony, wobec tego, że importer A importował dotychczas artykuł Y (p. 2 pierwszej części niniejszego) itd. — importer A, oprócz indywidualnego procentu preferencji w zakresie kontyngentów artykułu X będzie posiadał również indywidualny procent preferencji w zakresie kontyngentów artykułu Y itd.

KONTYNGENTY ULGOCŁOWE.

Podania o przydziały kontyngentów ulgocłowych na pewne artykuły winny być przesyłane wraz z dwoma kopiami do Ministerstwa Skarbu za pośrednictwem Ministerstwa

Przemysłu i Handlu przez Komitet Przywozowy, o ile chodzi o artykuły, na które kontyngenty są dzielone centralnie. Natomiast przy podziale regionalnym podania kierować należy wprost do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Kontyngenty ulgcełowe odnoszą się do następujących artykułów: poz. 58 p. 1 morele z Italii i Węgier, poz. 58 p. 2 brzoskwinie z Italii i Węgier, poz. 58 p. 2 arbuzy z Italii i Węgier, poz. 117 śledzie solone, poz. 282 szampan z Francji, poz. 424 quebracho z Argentyny.

WYWÓZ GRZYBÓW SOLONYCH I MARYNOWANYCH.

Stosownie do wyjaśnienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Nr HZ. IX — 1/322) inspektor standaryzacyjny, wydając zaświadczenia na zwolnienia od cła wywozowego partii grzybów solonych i marynowanych, może zażądać od eksportera równoczesnego przedstawienia zaświadczenia walutowego na daną partię towaru, a to celem porównania wartości towaru zadeklarowanej w zaświadczeniu walutowym z wartością rzeczywistą towaru.

INSTRUKCJA ŻEGLUGOWO-CELNA PRZY TRANSPORCIE ŚRÓDLĄDOWYM.

Jako załącznik do zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 4 VIII 1938 r. (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 24/1938, poz. 601), wydanego w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji, ogłoszona została instrukcja żeglugowo-celna, która weszła w życie w dniu 1 X 1938 r. Zawiera ona ogólne oraz szczegółowe przepisy dla organów celnych w przedmiocie postępowania przy wykonywaniu kontroli celnej towarów przywożonych i wywożonych z zagranicy śródlądowymi drogami wodnymi.

W dziedzinie tej brak było dotychczas usystematyzowanych przepisów. Instrukcja składa się z następujących działów: a) przepisy ogólne, b) odprawa przywozowa w granicznych urzędach celnych, c) przekazywanie towarów, d) odprawa wywozowa w granicznych urzędach celnych, e) odprawa wywozowa w wewnętrznych urzędach celnych, f) spław drzewa tratwami, g) odprawa statków, h) ruch statków na wodach granicznych, i) kwalifikowanie statków przeznaczonych do przewozu towarów celnych, k) przepisy końcowe.

W dziale dotyczącym kwalifikowania statków, zamieszczone zostały przepisy o sposobie budowy statków przeznaczonych do przewozu towarów celnych drogami wodnymi śródlądowymi.

Nowa instrukcja stanowi, jeśli chodzi o komunikację drogami wodnymi śródlądowymi, odpowiednik Instrukcji kolejowo-celnej, wydanej w 1930 r. (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 17/1930), morsko-celnej z 1936 r. (Monitor Polski Nr 81/1936; Dz. Urz. Min. Sk. Nr 9/1936) oraz pocztowo-celnej z 1937 r. (Monitor Polski Nr 177/1937; Dz. Urz. Min. Sk. Nr 20/1937).

MATERIAŁY INFORMACYJNE PRZY OFERTACH DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Nawiązując do notatki p. t. „Współpraca eksporterów z placówkami zagranicznymi" w nr. 17 „Biuletynu", podajemy poniżej uwagi nadesłane przez Konsulat Gen. R. P. w Chicago na pokrewny temat. Z uwag tych wynika, że przy przesyłaniu próbek, nadsyłanych pod adresem urzędu konsularnego, czy też bezpośrednio importerów, eksporterzy polscy winni udzielać równocześnie możliwie szczegółowych informacyj o samym towarze, np. odnośnie materiałów włókienniczych procentowy skład surowca zasadniczego (np. 80% wełny, 20% bawełny itp.), ilość nitek na cal kwadratowy, wagę jarda kwadratowego, szerokość: odnośnie materiałów drewnianych — rodzaj drzewa, sposób wykonania i wykończenia (gładzone, politurowane, lakierowane, inkrustowane itd.) Odnośnie materiałów chemicznych wskazanym jest dołączenie do oferty analizy, sporządzanej przez powołane do tego czynniki.

Udzielanie przez eksporterów polskich możliwie szczegółowych informacyj o oferowanych przez nich artykułach ułatwi akcję skontaktowania ich z importerami miejscowymi, oraz pozwoli ewentualnym importerom na bardziej konkretne skalkulowanie opłacalności zakupów. Niektórzy eksporterzy zagraniczni oferujący do Stanów Zjedn. A. P., tak daleko posuwają się w swojej akcji informacyjnej, nie mówiąc już o bardzo szczegółowych danych odnośnie jakości towaru, jego ceny, iż przy nawiązywaniu kontaktów podają nawet importerom lata pracy swojej jako eksporterów, z jakimi krajami są w kontakcie itd. System ten daje dobre wyniki oraz wzmacnia tak zainteresowanie, jak i zaufanie importerów do eksporterów danego kraju.

Zbyt ogólnikowe podawanie urzędom konsularnym informacyj o oferowanych przez eksporterów towarach stwarza krępującą czasem sytuację, która powoduje od razu przy pierwszym zetknięciu się z importerami nieprzychylne nastawienie się ich do nawiązania kontaktu. Okoliczności te dają szczególnie ujemne wyniki, gdy wskutek szczupłych informacyj o danym oferowanym przez eksporterów towarze wydziały handlowe konsulatów nie mogą od razu udzielić szczegółowych odpowiedzi na zadawane przez importerów konkretne pytania o towarze. W wypadku, gdy eksporterzy zwracają się bezpośrednio do importerów, zmuszeni są importerzy do zbierania dodatkowych informacyj, co utrudnia nawiązanie kontaktu i powoduje krytyczne ustosunkowanie się importerów w pierwszej nawet fazie kontaktu.

Udzielanie przez eksporterów polskich możliwie szczegółowych informacyj wzmocni zaufanie miejscowych importerów do towarów pochodzenia polskiego, oraz solidności i wyrobienia kupieckiego polskich eksporterów.

Przy składaniu ofert należy podawać miary i wagi kraju importującego, co ułatwia importerom przeprowadzenie kalkulacji.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W OKRĘGU KALKUTY (INDIE BRYTYJSKIE).

Z badań przeprowadzonych przez Konsulat R. P. w Kalkucie wynika, że północno-wschodnia część Indyj Brytyjskich może być większym, niż dotychczas odbiorcą szeregu produktów pochodzenia polskiego. Realne możliwości powiększenia dostaw istnieją przede wszystkim w zakresie wyrobów włókienniczych, wyrobów drzewnych, chemikalij, żelaza i innych pozycyj drobniejszych.

Zainteresowanie artykułami włókienniczymi istnieje, zwłaszcza, że wielu importerów wyraża się przychylnie o jakości wyrobów polskich. Zamówienia spodziewane są na jesieni na podstawie nowych kolekcyj wzorów.

Spośród artykułów drzewnych poszukiwane są najbardziej dykty. Posiadanie przez firmy zagraniczne specjalnych składów z zapasami stwarza dla dostaw polskich dużą konkurencję. Importerzy interesują się również sprowadzaniem z Polski skrzynek dyktowych, których wymiary musiałyby się stosować do wymagań poszczególnych odbiorców.

Wprowadzenie mebli giętych związane jest z potrzebą przedstawienia wzorów i katalogów, oraz złożenia ofert z cenami. Ramy do obrazów produkcji polskiej są poszukiwane, dotychczas w znacznym stopniu szły przez obce pośrednictwo. Szersze zdobycie rynku odbiorczego wymaga konsekwentnego opracowywania go oraz zaznajomienia dość konserwatywnych odbiorców z jakością towaru polskiego, odpowiedniego składania ofert, przesyłania wzorów itp.

Dla rozwinięcia dostaw kleju, zwłaszcza dla zakładów przemysłowych, pożądana jest sprzedaż ze stocków, podobnie jak oferują klej firmy angielskie, które poza tym udzielają dwumiesięcznego kredytu. Odbiorcami kleju w Indiach są również firmy produkujące zapałki.

Na podobnych zasadach, co import kleju, opierają się dostawy artykułów azotowych. W grę wchodzą niewielkie ilości importowe, a ceny muszą być dość niskie ze względów konkurencyjnych.

Spośród artykułów chemicznych największy zbyt znaleźć może biel cynkowa. Przeprowadzone analizy produktu polskiego wypadły pomyślnie.

W zakresie cynku daje się ostatnio odczuwać dość silna konkurencja australijska. Dostawy z Polski były dotychczas dość znaczne.

Z wyrobów żelaznych w pierwszym rzędzie w grę wchodzą rury; konsekwentne opracowywanie rynku jest bardzo pożądane.

Wśród innych artykułów, dotychczas prawie z Polski nie sprowadzanych, największe szanse zbytu mają szynki w puszkach. Podjęte zostały również badania w zakresie innych konserw mięsnych oraz takich artykułów, jak szkło, żarówki, wyroby emaliowane, bibułka papierosowa, wódki, ogórki i inne.

IMPORT CEBULI DO FINLANDII.

Finlandia importowała w r. 1937 ogółem 1.499.508 kg cebuli wartości Fiń. Mk. 2.418.558. z czego z:

Polski	50.254 kg	wartości Fmk.	82.678.—
Estonii	103.649 kg	wartości Fmk.	333.559 —
Holandii	70.649 kg	wartości Fmk.	98.068.—
Węgier	466.674 kg	wartości Fmk.	672.566.—
Czechosłowacji	194.294 kg	wartości Fmk.	200.567,—
Egiptu	555.380 kg	wartości Fmk.	901.424.—

Produkcja fińska i estońska pokrywa zapotrzebowanie rynku fińskiego do listopada. Możliwości penetracyjne dla polskiej cebuli trwają normalnie od listopada do końca stycznia i początku lutego. Później importuje się cebulę węgierską i egipską.

Cło wynosi dla polskiej cebuli mk. 2,50 za 1 kg netto. Cebula estońskiego pochodzenia korzysta z autonomicznej ulgi celnej w wysokości 0,75 mk. za 1 kg netto.

IMPORT TERPENTYNY I SMOŁY DRZEWNEJ DO ARGENTYNY.

Poniżej podajemy dane, obrazujące import do Argentyny terpentyny i smoły drzewnej:

T e r p e n t y n a :

	w kilogramach		
Kraj pochodzenia	1934 r.	1935 r.	1936 r.
Niemcy	12.018	6.941	7.694
Belgia	—	313	—
Chile	113	17	—
Stany Zjedn. A. P.	683.318	618.241	598.259
Francja	1.197	1.775	1.953
Grecja	3.156	—	—
Indie Bryt.	1.083	—	—
Indie Holend.	—	—	—
Meksyk	15.499	5.032	—
Holandia	—	1.341	540
Persja	3.382	—	—
P o l s k a	19.517	9.037	26.710
Anglia	14.971	17.417	30.279
Z. S. S. R.	49.350	2.882	2.646
Szwecja	38.238	61.518	—
Urugwaj	—	532	—
R a z e m	841.842	787.066	678.190

Smoła roślinna:

Kraj pochodzenia	1934 r.	1935 r.	1936 r.
	w kilogramach		
Niemcy	9.436	1.937	3.210
Stany Zjedn. A. P.	99.018	19.102	10.324
Francja	12.892	3 467	—
Włochy	663	—	—
Norwegia	—	152	—
Polska	29.012	73.608	126.017
Anglia	616	22.613	1.364
Szwecja	5.979	25.490	15.814
Szwajcaria	—	—	—
Jugosławia	447	—	7.995
Razem	158.163	148.398	166.724

Nie zostały jeszcze opublikowane dane statystyczne odnośnie tych produktów w 1937 roku według krajów pochodzenia. W każdym bądź razie można stwierdzić, że ogólny import terpentyny wzrósł, gdyż wyniósł w roku 1937 pod względem ilościowym 886.060 kilogramów. Także wzrósł w 1937 r. przywóz smoły roślinnej do Argentyny, który wynosił 230.439 kg.

Według istniejących wymagań rynkowych smoła drzewna (Alquitran vegetal) musi odpowiadać następującym warunkom: musi być płynna, gęsta, jednostajna o kolorze szaro miedzianym. Winna mieć zapach ostry, charakterystyczny dla tego produktu z domieszką aromatów, które składają się na smołę, emireumatico. Musi mieć, jak w ogóle produkty destylacji, reakcję kwaśną. Przy destylacji musi dać 85% części lotnych, aż do 370° C. Poza tym musi być całkowicie rozpuszczalną w spirytusie. Ciężar gatunkowy przy 15° nie mniej niż 1,1. Nie powinna zawierać smoły drzewnej „no resinosa" (nie żywicznej), ani też domieszek smoły węglowej.

W zakresie terpentyny wymogi są następujące: bezbarwna lub o lekkim zabarwieniu żółtym: przezroczysta i wolna od zanieczyszczeń, osadów i wody. Zapach musi mieć aromatyczny i charakterystyczny dla terpentyny. Musi być wolna od produktów destylacji ropy. Bliższe dane co do właściwości chemicznych znajdują się w P. I. E.

NOWA NIEMIECKA TARYFA CELNA.

Jak donosi niemiecka prasa fachowa, Ministerstwo Gospodarki przystąpiło do opracowania nowej taryfy celnej, jednolitej dla całego obszaru obecnych Niemiec z mocą obowiązującą od 1 I 1939 roku. Celem zmian jest między innymi należyta ochrona przemysłu austriackiego. Przewidziano tu dwie możliwości: tam gdzie przemysł austriacki sprowadzał obce surowce przy niższej, niż niemiecka, taryfie celnej, tam wysokość cła autonomicznego ma być utrzymana. Tam znowu, gdzie dla ochrony przemysłu austriackiego ustanowiono cła ochronne, wyższe od niemieckich, sfery miarodajne rozważają konieczność ich utrzymania.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1938 R.

ALGER. Wydane zostały z dniem 1 X 38 nowe przepisy co do importu siewnych nasion zbożowych, dotyczące jakości, znakowania, czystości, zdolności kiełkowania, pochodzenia itp.

BELGIA. Z dniem 8 IX br. import nasion koniczyny czerwonej i lucerny, korku w różnych postaciach oraz części żelaznych i stalowych do rowerów uzależniony został od przedłożenia świadectwa pochodzenia.

Począwszy od 16 IX br. uległy skontyngentowaniu następujące artykuły: ser różnych gatunków, czółenka tkackie wszelkiego rodzaju oraz guziki z orzecha kamiennego i in. — Rząd belgijski wypowiedział Francji cło umowne na towary z fajansu i porcelany — Opłaty od zezwoleń importowych zostały zmienione z dniem 15 IX br. i wynoszą przy: pszenicy — 20 fr. od 100 kg, słodu pszenicznego — 22,60 fr. od 100 kg, mąki pszennej i mąki grysikowej — 28 fr. od 100 kg, mąki ze słodu pszenicznego — 38 fr. od 100 kg. Nowe opłaty stosują się też wobec obecnie obowiązujących licencyj.

Z dniem 26 IX 38 weszły w życie zmiany stawek celnych obejmujące krepę z jedwabiu naturalnego, oraz z domieszką sztucznego, artykuły stolarskie również w połączeniu z okładami żelaznymi, wyroby z fajansu i porcelany.

Zarządzenia z 27, 28 i 29 września 1938 r. wprowadzające licencje wywozowe dla szeregu towarów, zostały zniesione w dn. 1 X 38.

Nowe opłaty od importu węgla weszły w życie z dniem 1 X 38.

Z dniem 30 IX 38 zostało zniesione kontyngentowanie importu sera.

W myśl doniesień prasy planuje się wprowadzenie opłat importowych od niektórych artykułów kontyngentowanych.

DANIA. Wprowadzone z uwagi na sytuację polityczną ograniczenia wywozu zostały zniesione. Utrzymano jedynie licencje wywozowe dla materiałów opatrunkowych i medycznych. Również pozostają w życiu dawniej obowiązujące przepisy o zakazie wywozu monet złotych i złota w bryłach.

EKWADOR. Dekretem z dnia 29 VIII br. zniesiony został dodatek 50% od stawek celnych na towary włoskie wobec wybitnej poprawy bilansu handlowego z Włochami. — Wskutek ostrej reglamentacji importowej dochody z ceł skurczyły się w poważny sposób, co skłania rząd do liberalniejszego traktowania podań o zezwolenie na import. W październiku br. ma również zostać dopuszczona do wwozu partia towarów japońskich, przeciw którym głównie wymierzone były zarządzenia reglamentacyjne.

W stosunku do krajów, które posiadają z Ekwadorem dodatni bilans handlowy, a mianowicie których import przewyższa o 30% lub więcej eksport ekwadorski, zastosowane zostały z dniem 20 VIII 38 podwyższone o 30% stawki celne w stosunku do wszelkich towarów.

FRANCJA. Spod skontyngentowania wyjęty został przywóz łoju, tłuszczów zwierzęcych i tranu po uprzednim skażeniu tych artykułów na koszt importera.

Import nici z wulkanizowanego kauczuku został skontyngentowany z dniem 13 IX br. — Zakazano wywozu z Francji różnych surowców, ważnych dla obrony państwa. Należą do nich: skóry surowe, wełna, jedwab w kokonach, bawełna i odpadki bawełniane, len, konopie, juta, konopie nowozelandzkie i manilskie, włókna aloesowe i inne materiały włókniste (sisal itd.), włókna kokosowe, szmaty, odpadki, łom i stare żelastwo, jedwab grège, skóry. Wyjątkowych zezwoleń eksportowych udzielić może Generalna Dyrekcja Ceł za zgodą Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwo Handlu. Spod zakazu wyjęte są surowce, idące przez Francję w tranzycie oraz towary, które przed 12 IX wysłane zostały w kierunku zagranicy. Z dniem 22 IX br. powyższe zakazy wywozu zostały złagodzone.

W „Journal Officiel" z dnia 25 IX br. ogłoszona została nowa lista towarów, zakazanych do wywozu. Obejmuje ona: kamforę, alkohol, siarkę, biały fosfor, alkohol metylowy, glicerynę, kauczuk, drzewo orzechowe, aluminium, surówkę żelaza, stopy żelaza, miedź, cynę, nikiel, kwas borowy, wapno chlorowe, jod, azot, opium, chloroform, kofeinę, kokainę, glicerynę, morfinę, filmy do zdjęć rentgenowskich, aparaty elektromedyczne, termometry lekarskie, wagi precyzyjne, rtęć i in.

Ogłoszone zostało sprostowanie co do niestosowania reglamentacji przywozu dla niektórych skażonych tłuszczów, jak łoju, tłuszczów zwierzęcych oraz tranu.

W dniu 1 X opublikowano zarządzenie, znoszące na okres od 15 X 38 do 15 III 39 zakaz przywozu i tranzytu świeżych warzyw z Holandii.

W dniu 1 X 38 ustalony został kontyngent przywozowy dla spirytusu t. zw. białego na rok 1938 w wysokości 12.000 ton.

W dniu 21 IX 38 opublikowano dekret zmniejszający kontyngenty dla węgla zagranicznego, począwszy od 1 października rb. Kontyngenty normalne są ustalone w wysokości 65% importu z roku 1936.

W dn. 29 IX 38 opublikowany został dekret wprowadzający zakaz wywozu przędzy lnianej. Zwolnienia od zakazu udzielić może w niektórych wypadkach min. finansów za zgodą min. wojny.

Począwszy od dnia 17 IX 38 przywóz farb ze smoły węglowej wymaga specjalnych zezwoleń Gen. Dyrekcji Ceł.

W „Journal Officiel" z dnia 23 IX 38 opublikowane zostało zarządzenie o przywozie świeżego i mrożonego mięsa baraniego z Polski. Kontyngent na III kwartał ustalono w wysok. 2.000 q po cle minimalnym.

Kontyngent na bezcłowy import siemienia lnianego ustalony został na okres od 1 IX 38 do 31 VIII 39 w wysokości 95.000 q. Z kontyngentu tego 10% zarezerwowane jest dla związków rolniczych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Zakazy wywozu, wprowadzone na terenie Francji, rozciągnięte zostały na Alger, Tunis i Maroko z pewnymi odmianami. Z dn. 16 IX br. wywóz z Maroka wszelkiego rodzaju rud, nafty, materiałów pędnych, olejów i tłuszczów został zakazany. Na wywóz szmat, wełny i skór wymagane jest zezwolenie (z wyj. wywozu do Francji i Algeru).

Afryka Równikowa. Z dn. 1 IX 38 zostały wprowadzone w życie przepisy ustawodawstwa francuskiego w sprawie znakowania pochodzenia importowanych z zagranicy pustych beczek z żelaza i stali. Od tejże daty obowiązuje cło wywozowe na śrut żelazny i stalowy w wys. 10 fr. od 100 kg brutto.

Indochiny. Z dniem 14 IX 38 zastosowano przepisy o znakowaniu jak wyżej.

Madagaskar. Dekret francuski z dn. 17 VI 1938 r. w sprawie zmian celnych na oleje mineralne i produkty naftowe został z dniem 3 IX 38 rozciągnięty na Madagaskar w zakresie poz. 196 bis, 198 septies i 199 bis, ter (olej łupkowy, gazolina, waselina, wosk).

HOLANDIA. Z dniem 1 września rb. przedłużono okres kontyngentowania wwozu następujących **artykułów** do Holandii:

	Okres bazowy	Przydz, ustaw.		Bież. okres kontyng.
Drut ciągniony . .	1931/32	30%	wagi brutto	1.9.38 – 1.9.39
Drut ko czasty . .	1931/32	30%	,, ,,	,, ,,
Gwoździe z drutu .	1931/32	30%	,, ,,	,, ,,
Gwoździe inne . .	1931/32	30%	,, ,,	,, ,,
Meble wiklinowe .	1937	45%	,, ,,	,, ,,
Bielizna	1931/32	20%	,, ,,	,, ,,
Dywany	1936/37	50%	,, ,,	,, ,,
Dywany wschodnie .	1936/37	100%	,, ,,	,, ,,
Bielizna stołowa .	1929/30/31	40%	,, ,,	,, ,,
Plusz	1931/32	35%	,, ,,	,, ,,
Rośliny żywe zdobn.	1930/31	10%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny z jedw. natur.	1936/37	100%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny z jedw. sztuczn.	1936/37	30%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny bawełniane bielone i niebielone	1936/37	15%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny bawełniane barwione, drukowane i t.p.	1929/30/31	20%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny wełniane i półwełniane	1929/30/31	50%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny lniane i półlniane	1936/37	50%	,, ,,	,, ,,
Rezerwuary klozet.	1936/37	15%	sztuk	1.9.38 – 1.8.39

W porównaniu z poprzednim okresem kontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany:

Meble wiklinowe. poprzednio okres bazowy — 1934
Drut kolczasty poprzednio przydz. ustawowy 40%
Gwoździe inne poprzednio przydz. ustawowy 40%
Bielizna stołowa poprzednio przydz. ustawowy 30%
Tkaniny jedw. natur. poprzednio okres bazowy — 1934
Tkaniny bawełniane
bielone i niebielone poprzednio okres baz. 1931/32
Tkaniny szt. jedw. poprzednio okres bazowy 1935
Tkaniny lniane i półlniane poprz. okres baz. 1930/31/32
Drut ciągniony poprzednio przydz. ustawowy 40%
poprzednio okres bazowy 1932/33
Rezerwuary klozetowe poprzednio przydz. ustaw. 20%

Import wysłodków podlega t. zw. opłacie monopolowej zmieniając się w zależności od cen. Opłata ta wynosi w chwili obecnej fl. h. 2,50 za 100 kg. Wysłodziny pochodzące ze słodowni mogą w pewnych wypadkach, przy użyciu na inne cele, być zwolnione od opłaty monopolowej, wysłodziny jednak pochodzące z browarów (Bierträber) zwolnione być nie mogą.

INDIE HOLENDERSKIE. Ograniczenia przywozu artykułów włókienniczych zostały przedłużone na dalszy okres roczny do dn. 21 IX 39 w niezmienionej wysokości. Należy zaznaczyć że kontyngent ogólny dla woali pozostał bez zmiany w wysok. 2 milionów yardów, dla Holandii przydział wyznaczony został w wy-

sokości 0,5 miliona yardów, dotychczas zaś Holandia nie miała żadnego przydziału.

Kontyngentowanie importu cementu zostało przedłużone o 12 miesięcy.

ŁOTWA. Do dnia 31 X 38 przedłużono bezcłowy przywóz cementu i płytek łupkowych.

MEKSYK. Taryfa celna uzupełniona została nowymi pozycjami jak: naczynia kuchenne z aluminium, lampy i reflektory, blachy żelazne i stalowe, blacha falista z żelaza lub stali, tkaniny druciane, artykuły farmaceutyczne, kontakty elektr. i rozpylacze.

Dekretem, ogłoszonym dnia 22 VIII br. wszystkie stawki celne (podwyższone po 1 I 1938) wracają do poziomu sprzed 1 I 38. Podwyższone cło zachowuje jednak 16 pozycyj, w tym samochody.

NIEMCY. Zmienione zostało cło w austriackiej taryfie celnej na zboża. Cło wynosi kor. 1,10 od 100 kg z ważnością wstecz od 25 VII br., o ile zboże sprowadzone zostanie przez placówkę, uznaną przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa.

Dnia 30 IX br. weszły w życie cła wywozowe na listę artykułów, wywożonych z Niemiec. Do towarów, obciążonych cłem wywozowym, należą, prócz niektórych artykułów rolniczych, pastewnych oraz różnych metali — również różnego rodzaju maszyny, nowe i używane, przeznaczone do różnorodnej produkcji. Cła powyższe nie dotyczą b. Austrii. — Począwszy od 1 X br. zniesione zostają wszelkie istniejące jeszcze cła między Rzeszą a b. Austrią.

Z dniem 1 X br. weszły w życie nowe stawki celne na następujące towary: nasiona sprowadzane dla produkcji lotnych olejków eterycznych, z zabezpieczeniem celnym — bez cła, liście tytoniu dla produkcji nikotyny oraz ługów tytoniowych za zabezp. celnym — bez cła, kwiaty, liście itp. suszone, bielone, impregnowane lub inaczej utrwalane, jeśli przeznaczone do przerobu we własnym zakładzie za zgodą Min. Skarbu i za zabezp. celnym — bez cła. Bez cła dopuszczone zostały pod pewnymi warunkami: źrebięta mułów, ikra rybia solona, tłuszcze zwierzęce do produkcji mydła, żółtko dla celów przemysłowych, pszczoły żywe z miodem w ulach, olej z orzechów ziemnych, olej słonecznikowy i sezamowy dla celów przemysłowych, stearyna z bawełny, olej palmowy, suszone odrzynki z buraków cukrowych, pektyna, niektóre wyroby tytoniowe dla wyrobu nikotyny i ługów, cement portlandzki niektóre superfosfaty, białko i ciała białkowe. Poza tym dla pewnych artykułów ustalono następujące stawki celne: olej rycynowy — 2 Mk. od 100 kg twarde oleje i trany — 1 M od 100 kg, produkty serowe — 2 M od 100 kg, skóry owcze i kozie, bez sierści i nie farbowane — 3 M od 100 kg. Powyższe stawki celne obowiązują jedynie pod ściśle określonymi warunkami. Zwolnienie od cła cementu portlandzkiego obowiązuje od 1 IX br., inne zmiany od 1 X br.

Towary pochodzenia austriackiego były już od dn. 26 III 38 zwolnione od opłaty ceł przy imporcie do Rzeszy. Od dn. 1 X 38 również towary niemieckie wchodzące do b. Austrii nie opłacają cła. Towary pochodzenia obcego w obrocie między Rzeszą i b. Austrią nie podlegają tym przepisom. Mimo zniesienia ceł nadal przy obrocie zachowana została kontrola całej wymiany towarowej polegająca na zgłaszaniu celnym.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Według ostatnich rozstrzygnięć od dn. 13 IX 38 papa, która przez sprasowanie za pomocą siatki drucianej i wody uzyskała deseń, ma być clona wg poz. 1413 tar. celnej (ze stawką wyższą niż obowiązująca w poz. 1402. wg której dotychczas mogła być clona).

SZWAJCARIA. Z dniem 12 X 38 weszło w życie zarządzenie uzależniające przywóz wyświetlonych filmów kinematograficznych od zezwolenia szwajcarskiej Izby filmowej. która sprawuje również kontrolę tych filmów.

Zakazano wywozu szeregu artykułów z dniem 20 IX br. Zakaz obejmuje: drzewo orzechowe, szmaty i makulaturę, bawełnę i odpadki bawełniane, len, konopie, ramie, jutę itp., odpadki włókien, worki, wełnę, odpadki wełniane, wełnę sztuczną, kauczuk i gutaperkę w stanie surowym oraz w fabrykatach, surówkę żelazną, stal surową, bloki żelazne, stopy żelaza, żelastwo, wyroby z żelaza i stali, blachy żelazne i stalowe, materiał kolejowy, liny druciane, druty kolczaste, rudy miedzi, miedź we wszelkich postaciach, blachy miedziane i mosiężne, ołów we wszelkich postaciach, cynk i cynę j. w., maszyny do bagrowania, oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce dla celów przemysłowych, oleje mineralne, smołowe i twarde. Zezwoleń wywozowych udzielać może departament gospodarki narodowej.

TUNIS. Rząd Regencji Tuniskiej wydał zakaz wywozu niektórych towarów do innych krajów. niż Francja i Algeria, z dniem 15 września rb. Zakaz wywozu obejmuje wełnę, skóry wyprawione i surowe, jedwab w kokonach i przędzę, bawełnę, len, konopie, jutę, fibry kokosowe oraz wszelkie żelazo i odpadki żelaza i stali.

TURCJA. Zakazano wywozu starych metali, jak: żelaza, miedzi, ołowiu, cyny, cynku, aluminium, antymonu i niklu w łomie oraz wywozu wszelkiego rodzaju starych maszyn i pojazdów.

WĘGRY. W myśl okólnika Węg. Banku Narodowego z dn. 3 X 38 monety srebrne niemieckie oraz monety 1-markowe będą sprzedawane i kupowane bez stosowania t. zw. „Aufgeldu". t. j. nadpłaty, która ostatnio wynosiła 18 wzgl. 19,5%.

W dniu 2 X 38 zostało opublikowane zarządzenie wprowadzające obowiązek zgłoszenia posiadanych przez poszczególne zakłady przemysłowe zapasów surowców i półsurowców przy jednoczesnym wprowadzeniu zakazów wywozu za granicę. Zarządzenie objęło: surowce i półfabrykaty żelazne, stałe i płynne paliwa oraz oleje smarowe, różne chemiczne surowce i półfabrykaty, skóry surowe i gumy, drzewo i papier, surowce włókiennicze oraz półfabrykaty i niektóre gotowe wyroby tekstylne, materiały budowlane.

WENEZUELA. W związku z obowiązkiem zaopatrywania towarów wysyłanych do Wenezueli, w świadectwo pochodzenia, zalegalizowane w Konsulacie, podaje się eksporterom do wiadomości, że Konsulat Wenezueli mieści się w Warszawie przy ul. Mazowieckiej 11.

WŁOCHY. Maszyny i wyroby metalowe, służące do wierceń naftowych, są nadal zwolnione od cła z terminem do 31 XII 1943.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przedstawicielstwo. Firma argentyńska obejmie przedstawicielstwo barwników i surowców do farb. E/16270/3.C/22/KL.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa w Amsterdamie poszukuje przedstawicielstwa w zakresie galanterii różnego rodzaju. E/16711/4.T/KL.

Różne. Firma amerykańska w New-Yorku interesuje się importem galanterii szklanej oraz nowościami różnego rodzaju. P/24169/23/KL.

Różne. Firma agenturowa w Tunisie interesuje się objęciem przedstawicielstw na nast. artykuły: dykty klejone, meble gięte oraz fasolę. E/24528/22/H.

Obuwie damskie. Firma angielska pragnie sprowadzać z Polski damskie pantofelki według nadesłanych wzorów, które są do obejrzenia w Instytucie. — P/24281/64/M.

Skóry cielęce. Poważna kanadyjska firma importowa interesuje się zakupem w Polsce wyprawionych skór cielęcych. P/24695/9/30/M.

Różne. Firma kolumbijska interesuje się importem papy dachowej i pasty do obuwia. P/24441/4T//ID.

Sok malinowy. Firma szwedzka reflektuje na 5—10 ton soku malinowego niesłodzonego, produkcji tegorocznej. R/22862/60/S.

Dziczyzna. Firma francuska interesuje się importem wszelkiej dziczyzny. R/23991/31/S.

Przedstawicielstwo. Firma importowo-agenturowa w Wenezueli obejmie wyłączne przedstawicielstwo firm polskich, pragnących rozpocząć eksport artykułów spożywczych na ten rynek. R/24334/95/S.

Różne. Importer z Wenezueli nawiąże kontakt z polskimi producentami wszelkich przetworów rybnych i warzywnych, mogących być przedmiotem wywozu do Ameryki Płd. R/24727/4.B./S.

Przedstawicielstwo. Firma z Peru interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich na warunkach komisowych. P/25387/95/ID.

Fenol i fosfor. Firma z Antwerpii pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższych artykułów. P/25470/47/ID.

Cukier. Firma kanadyjska interesuje się importem cukru. P/25388/39/ID.

Glukoza. Firma egipska interesuje się objęciem przedstawicielstwa pow. artykułów. P/24761/95/ID.

Klej skórny i papier szmerglowy. Firma egipska interesuje się objęciem przedstawicielstwa pow. artykułów. P/24761/95/ID.

KONIUNKTURA NA RYNKACH OBCYCH

SPADEK HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO.

Jak podają najnowsze statystyki spadek obrotów handlu międzynarodowego udało się w drugim kwartale bieżącego roku nieco powstrzymać.

Kiedy spadek obrotów w I kwartale bież. roku w porównaniu z ostatnimi trzema miesiącami roku ubiegłego wynosił 13,8%, to w II kwartale bieżącego roku tylko 5,8%.

Ogólny obrót handlu międzynarodowego obniżył się o 3%, podobnie jak i cena dóbr.

Obrót za I kwartał bież. roku wyniósł ok. 2.190.000.000 £ (czyli 56.000.000.000 zł), gdy w drugim kwartale około 2.070 milionów £. Cechą najcharakterystyczniejszą jest spadek eksportu we wszystkich prawie krajach przemysłowych, a więc w Niemczech o 6%, Francji 10,9%, Anglii 7,4%. Również spadł i import: angielski o 9.7%, niemiecki o 4.7% i francuski o 11,8%.

Widzimy więc, że przyczyny spadku obrotów należy szukać przede wszystkim w tendencji państw przemysłowych do wyrównania bilansu handlowego, przede wszystkim drogą obcięcia eksportu. Duży również wpływ ma pewne usamodzielnienie się państw, przerabiających obecnie u siebie surowce, które dotąd wywoziły w zamian za artykuły gotowe.

KURCZENIE SIĘ WYMIANY HANDLOWEJ STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P. Z ZAGRANICĄ I POLSKĄ.

Depresja gospodarcza w Ameryce pogłębiona sytuacją polityczną w Europie wpłynęła na znaczne zmniejszenie cyfr ogólnego importu do Stanów Zjednoczonych. Według ostatnio ogłoszonych cyfr spadek ten w I półroczu 1938 r. przedstawia się jak następuje:

surowce	spadek o 48.7%
artykuły spożywcze surowe	spadek o 46.8%
towary pół-obrobione	spadek o 44.3%
produkty spoż. fabrykowane	spadek o 37.1%
wyroby wykończone	spadek o 23.0%

Cyfry powyższe jasno wykazują ostrą sytuację kryzysową w Stanach Zjednoczonych, która odbiła się ujemnie na imporcie z zagranicy.

Niektóre kraje zostały dotknięte tym więcej, niż inne, np. eksport W. Brytanii do Stanów Zjednoczonych spadł w tym okresie o blisko 70%. Sytuacja ta odbiła się oczywiście i na imporcie z Polski, który w I półroczu br. wyniósł około 31 milionów złotych. Przewidywać więc należy, że suma eksportu polskiego do Stanów Zjednoczonych w roku kalendarzowym 1938 nie przekroczy, a raczej zapewne

nie dosięgnie nawet sumy osiągniętej w r. 1936 — zł 66 milionów. W porównaniu z rekordowym rokiem 1937 (100 milionów zł) — eksport w roku 1938 wykaże znaczny spadek.

W dziedzinie artykułów rolnych przewidywane są w sferach amerykańskich większe zbiory nawet niż w r. 1937, który już był rekordowym dla niektórych artykułów, a średnie spodziewane są dla innych równe przeciętnej za ostatnie 10 lat. I tak zapowiedziane są rekordowe zbiory buraków cukrowych, wyjątkowo wysokie lub niemal rekordowe pszenicy, siana, a powyżej przeciętnych — zbiory pasz, kukurydzy etc.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY LOTNICZEJ Z URZĘDU POCZTOWEGO GDYNIA 1.

do następujących portów lotniczych:

	I. o godz. 18 konwoje u kolejowym do Gdańska		II. o godz. 23 amb. Bp. do Berlina	
Nazwa portu lotniczego	Czas nadejścia odsyłki nast. dn. o godz.	U w a g i	Czas nadejścia odsyłki nast. dnia o godz.	U w a g i
Berlin Zentr.	w tym samym dniu { 23,05	codziennie	7,20	codziennie prócz niedziel
Berlin SW. 11	23.05	,,	7,20	,, ,, ,,
London	4.45	codz. prócz niedziel	15.30	,, ,, ,,
Amsterdam	10,55	codziennie	18,20	,, ,, ,,
Paris	4,25	codz. prócz niedziel	15,00	,, ,, ,,
Kopenhague	5,20	,, ,, ,,	20,00	,, ,, ,,
Malmö	5,55	,, ,, ,,	20,30	,, ,, ,,
Stockholm	8,50	,, ,, ,,	17,05	,, ,, ,,
Bruxelles	10.10	,, ,, ,,	13,45	,, ,, ,,
Venecia	13,15	,, ,, sobót	—	—
Roma	15,40	,, ,, ,,	—	—
Basel	5,00	,, ,, sobót i niedziel	—	—
Zurich	—	—	15.25	codziennie prócz niedziel
Lisbonne	16,50	do 31 X. i od 1 3 39 codz. prócz niedziel od 1 XI. — 28 II. niedz. wtorki. czwartki	—	—
Oslo	16,00	codz. prócz niedziel do 31 X.	—	—
Praha	11.30	poniedz., środy, piątki	15,25	codziennie prócz niedziel
Athine	12,30	tylko w czwartki	—	—

Odprawa I, odchodzą przesyłki nadane w U. P. Gdynia 1, 5, 8, do godz. 17.

Odprawa II, odchodzą przesyłki nadane do godziny 22.

Zaleca się korzystanie z odprawy I, gdyż przesyłki tą odprawą wysłane nadchodzą prawie do wszystkich europejskich portów lotniczych już dnia następnego w godzinach rannych lub przedpołudniowych.

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 X DO 9 XI 1938.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	
				godz
17 X	Aquitania	Cherbourg	17 X	22,15
18 X	Manhattan	le Havre	18 X	22,15
21 X	Bremen	Cherbourg	21 X	22,15
23 X	Paris	le Havre	23 X	22,15
26 X	Queen Mary	Cherbourg	26 X	22,15
28 X	Europa	Cherbourg	28 X	22,15
31 X	Washington	le Havre	31 X	22,15
3 XI	Normandie	le Havre	3 XI	22,15
7 XI	Bremen	Cherbourg	7 XI	22,15

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju)

15 X	Augustus	Geneva	14 X	22,15
21 X	Kościuszko	Gdynia	21 X	13,—
26 X	Oceania	Napoli	25 X	22,15
27 X	Asturias	Cherbourg	27 X	22,15
2 XI	Highl Chieftain	Boulogne	2 XI	22,15
9 XI	Alcantara	Cherbouerg	9 XI	22,15

KONTROLA RUCHU OSOBOWEGO PRZEZ GRANICE PAŃSTWA.

Ukazało się nowe rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 VII 1938 roku (Dz. U. R. P. nr 65, poz. 489 z 2 IX 38 r.), będące rozporządzeniem wykonawczym do

rozporządzenia Prez. R. P. z 23 XII 1927 r. o granicach Państwa (Dz. U. R. P. z 1937 r. nr 11, poz. 83). — Reguluje ono ściśle *ruch graniczny na drodze morskiej* w Rozdziale III.

Poniżej podajemy przepisy ogólne, objęte Rozdz. I oraz przepisy o kontroli granicznej w komunikacji morskiej, objęte Rozdz. III.

ROZDZIAŁ I.

Przepisy ogólne.

§ 1. (1) Osoby, przekraczające granice Państwa, podlegają kontroli, dokonywanej przez wymienione w § 16 państwowe organa służby bezpieczeństwa, nazywane dalej organami kontroli granicznej.

(2) Kontrola ta polega na sprawdzaniu dokumentów, upoważniających do przekraczania granicy w sposób, określony w niniejszym rozporządzeniu.

§ 2. (1) Dokumentami uprawniającymi do przekraczania granicy Państwa są:

a) Ważne paszporty zagraniczne, wystawione przez władze polskie (paszporty zwyczajne, zbiorowe, służbowe, dyplomatyczne),

b) paszporty zagraniczne, wystawione przez władze obce, zaopatrzone w ważną wizę wjazdową lub przejazdową urzędu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej — o ile w poszczególnych przypadkach obowiązek posiadania polskich wiz konsularnych nie został zniesiony,

c) ważne dla danego odcinka granicznego dokumenty graniczne, określające obszar i termin ich ważności, wydawane na podstawie umów międzypaństwowych,

d) karty tranzytowe, wystawiane przez towarzystwa okrętowe dla emigrantów do państw zamorskich,

e) dowody tożsamości dla cudzoziemców oraz świadectwa tożsamości (t. zw. nansenowskie), wydawane cudzoziemcom przez władze polskie lub obce, zaopatrzone — przy zamierzonym przyjeździe do Państwa Polskiego — w odpowiednie wizy urzędu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej lub wizy powrotne władz administracji ogólnej,

f) oraz, *jeżeli chodzi o granicę morską*, dokumenty wymienione w §§ 12 i 14, a także ważne polskie książeczki żeglarskie i morskie karty rybackie, jeżeli cel podróży został potwierdzony przez właściwą władzę zaciągową, *wreszcie obce książeczki żeglarskie i morskie karty rybackie, jeżeli są zaopatrzone w ważne wizy urzędu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej.*

Oprócz wymienionych wyżej mogą upoważniać do przekraczania granicy jeszcze i inne dokumenty, jakieby zostały w przyszłości przewidziane w przepisach specjalnych (umowach międzypaństwowych).

(2) Do przekraczania granicy między Państwem Polskim a W. M. Gdańskiem uprawniają — oprócz dokumentów, wymienionych w ust. (1) lit. a) i b) — dowody osobiste, zaopatrzone w potwierdzenie obywatelstwa polskiego wzgl. gdańskiego, oraz legitymacje urzędowe (urzędników państwowych, pracowników przedsiębiorstw państwowych i osób wojskowych).

ROZDZIAŁ III.

Przepisy o kontroli granicznej w komunikacji morskiej.

§ 8. Kontrolę osób, przekraczających granicę Państwa w komunikacji morskiej, wykonuje się w portach polskich, przy czym kontrola przy lądowaniu pasażerów odbywa się na statkach, a przy zaokrętowaniu—na lądzie.

§ 9. Kapitan statku lub upoważniony zastępca (agent, makler) obowiązany jest:

a) zgłosić organowi kontroli granicznej przybycie każdego statku, który ma zawinąć do portu polskiego z zagranicy, co najmniej na godzinę przed przybyciem statku do brzegu,

b) dołączyć do zgłoszenia listę pasażerów i spis załogi statku,

c) zgłaszać organowi kontroli granicznej odejście każdego statku z portu polskiego za granicę, co najmniej na dwie godziny przed odejściem i zatrzymać statek w porcie aż do zakończenia sprawdzania dokumentów.

§ 10. Osoby, przyjeżdżające na obszar Państwa Polskiego drogą morską, obowiązane są okazać organom kontroli granicznej jeden z dokumentów, uprawniających do przekroczenia granicy, wymienionych w § 2 ust. (1) lit. a), b), d), e) i f) oraz w ust. (2).

§ 11. (1) Pasażerowie statków zawijających z zagranicy do portów polskich, jeżeli nie posiadają dokumentów uprawniających do przekraczania granicy (§ 10), mogą wysiadać na ląd na podstawie dowodów pasażerskich (wzór nr 2), składających się z dwóch części: karty lądowania i karty zaokrętowania. Przy wysiadaniu pasażera na ląd, organ kontroli granicznej zatrzymuje kartę lądowania przy sobie. Przy powrocie na statek organ kontroli granicznej odbiera kartę zaokrętowania.

(2) Organ kontroli granicznej nie dopuści do lądowania osób, których pobyt na obszarze Państwa Polskiego może zagrażać bezpieczeństwu, spokojowi lub porządkowi publicznemu. Nie będą również dopuszczone na ląd osoby, które dostały się na statek bez wykupienia karty okrętowej.

(3) Formularze dowodów pasażerskich wydaje kapitanom statków powiatowa władza administracji ogólnej za pośrednictwem firm maklerskich.

§ 12. Posiadacz dowodu pasażerskiego w czasie postoju jego statku w porcie polskim

jest uprawniony do nieprzerwanego pobytu i poruszania się na lądzie na obszarze powiatów morskiego i kartuskiego oraz do przekraczania granic Państwa w obrębie tych powiatów w kierunku W. M. Gdańska.

§ 13. (1) Członkowie załogi statków, zawijających z zagranicy do portów polskich, mogą w czasie postoju statku wysiadać na ląd i poruszać się swobodnie w obrębie portu i miasta portowego, choćby nie posiadali jednego z dokumentów, wymienionych w § 10, jeżeli wylegitymują się dowodem, stwierdzającym ich zajęcie, jako członków załogi statku (książeczki żeglarskie, morskie karty rybackie lub zaświadczenie kapitana statku, zaopatrzone w pieczęć statku).

(2) Przepisy § 11 ust. (2) mają odpowiednie zastosowanie i do członków załogi statku.

§ 14. (1) W razie stwierdzenia — bezpośrednio przed odejściem statku — nieobecności członków załogi statku, kapitan statku obowiązany jest wstrzymać odejście statku do czasu powrotu lub doprowadzenia pozostałych w porcie marynarzy, będących cudzoziemcami.

(2) Przepisy ust. (1) nie będą stosowane w przypadku, gdy:
a) członek załogi statku nie może odbyć dalszej podróży z powodu obłożnej choroby, stwierdzonej przez lekarza portowego.
b) członek załogi statku ma się udać z polecenia armatora na inny statek,
c) kapitan statku złoży kaucję na pokrycie kosztów ewtl. repatriacji pozostałych marynarzy; wysokość kaucji określa powiatowa władza administracji ogólnej.

§ 15. Przepisy rozdziału niniejszego odnoszą się do wszelkich statków — zarówno handlowych (pasażerskich, towarowych) jak i sportowych (jachtów oraz innych) — o ile udają się za granicę lub też przybywają z zagranicy do portów polskich, nie dotyczą natomiast okrętów wojennych.

PRZEWOZY MIĘDZY ZAOLZIEM A RESZTĄ POLSKI.

Z dniem 11 X 1938 r. weszło w życie zarządzenie Ministra Komunikacji w sprawie tymczasowego uregulowania komunikacji kolejowej na obszarze Śląska Zaolzańskiego oraz ze Śląskiem Zaolzańskim.

W komunikacji towarowej między stacjami Śląska Zaolzańskiego stosuje się do czasu wprowadzenia taryf polskich — taryfy wewnętrzne czechosłowackie obowiązujące w dniu 1 X 1938 r.

Odprawa przesyłek odbywa się za polskimi listami przewozowymi.

W komunikacji towarowej między stacjami położonymi na terenie Zaolzia. a stacjami reszty Polski stosuje się łamany sposób obliczenia przewoźnego polegający na tym, że na odcinku pomiędzy stacjami Śląska Zaolzańskiego a dawnymi punktami granicznymi pod Cieszynem i Zebrzydowicami stosuje się taryfy kolei czechosłowackich, przewidziane dla obrotu wewnętrznego, na odcinku zaś między dawnymi punktami granicznymi pod Cieszynem i Zebrzydowicami — a stacjami reszty Polski — taryfy PKP.: Część IB. 1, 2, 6 grupy: „W“ lub „G“.

Obszar ważności taryf specjalnych lub wyjątkowych taryfy towarowej PKP. obowiązujący od i do wszystkich stacyj PKP. rozszerza się na dawne punkty graniczne pod Cieszynem i Zebrzydowicami.

Obszar ważności taryf specjalnych i wyjątkowych o ograniczonym zakresie nadania lub przeznaczenia rozszerza się odpowiednio na dawne punkty graniczne pod Cieszynem i Zebrzydowicami, jeżeli zostały spełnione warunki stosowania tych taryf i jeżeli zachowany został przewidziany w tych taryfach kierunek przewozu.

Te same zasady odnoszą się do stosowania taryfy czechosłowackiej.

PRZYWÓZ I WYWÓZ Z ZAOLZIA DROGĄ LĄDOWĄ.

W komunikacji towarowej pomiędzy stacjami położonymi na Śląsku Zaolzańskim a zagranicą — (z wyj. Czechosłowacji) zarówno w przejściu bezpośrednim jak i w tranzycie przez resztę Polski i przez Czechosłowację i inne kraje — stosowane są taryfy związkowe lub wewnętrzne, obowiązujące w dniu 1 X 1938 r. Taryfy związkowe mają jednak zastosowanie tylko wtedy, gdy przewidziane w tych taryfach przejścia graniczne są otwarte dla ruchu towarowego.

KOMUNIKACJA PRZEZ PORTY DLA ZAOLZIA.

W komunikacji z portami od i do stacyj Śląska Zaolzańskiego może być stosowana taryfa polsko-czechosłowacka portowa według stanu z dnia 1 X 1938 r.

WĘGIEL I MIAŁ Z ZAOLZIA.

Przy przewozie ze stacyj Śląska Zaolzańskiego węgla i miału z poz. 250 K. t. należy stosować taryfy obowiązujące od kopalń położonych na terenie G. Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego (Grupa WK taryf Zeszytu 1 Tar. Tow.) Może być przy tym stosowana polsko-czechosłowacka taryfa towarowa wg stanu z dnia 1 X 1938 r.

KOMUNIKACJA MIĘDZY ZAOLZIEM A CZECHOSŁOWACJĄ.

W komunikacji między stacjami Śląska Zaolzańskiego a Czechosłowacją stosuje się taryfy czechosłowackie według stanu z dnia 1 X 1938 r. jednak z łamanym sposobem obliczenia przewoźnego od i do punktów stycznych polsko-czechosłowackich.

TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY RUMUNIĄ I PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK.

Taryfa powyższa weszła w życie z dniem 1 października 1938 r.

W tym samym dniu straciła moc obowiązującą międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów między stacjami portowymi — Gdynia/Gdańsk z jednej strony i stacjami rumuńskimi kolei żelaznych z drugiej strony, wraz ze wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

Nowa taryfa zredagowana została w języku polskim i rumuńskim z dodatkowym tekstem niemieckim dla obszaru W. M. Gdańska.

Taryfa zbudowana została, podobnie jak poprzednia w 2 częściach.

Część I. zawiera ogólne postanowienia, z których najważniejsze są następujące:

Zastosowanie taryfy jest zawarunkowane zamorskim charakterem transportów i dlatego listy przewozowe muszą zawierać odpowiednią deklarację.

Stawki obliczone są w przeciwieństwie do dawnej taryfy w polskich groszach także odnośnie przebiegu rumuńskiego, a nie w jednostkach taryfowych.

Pojedyncze taryfy artykułowe zawierają stawki według tabel A albo tabel B. W tabelach A zamieszczone są stawki dla przebiegu polskiego i rumuńskiego. Tabele B zawierają natomiast kumulatywną stawkę dla obu tych przebiegów.

Do powyższych stawek dochodzi jeszcze nadpłata 2,— zł za każdą przesyłkę wagonową.

Przesyłki w wagonach zbiorowych korzystają z taryfowego ułatwienia w ten sposób, iż przy pewnych warunkach przesyłki w wagonach zbiorowych mogą korzystać ze stawek przewidzianych dla przesyłek wagonowych masowych.

Przy nadaniu przesyłek za pośpiesznymi listami przewozowymi podwyższa się stawki o 25%.

Czasokresy składowania w portach dla towarów eksportowanych przewidziane są:

a) dla cukru i melasy — na 24 miesięcy,

b) dla innych towarów — na 12 miesięcy,

o ile nie są w pojedynczych taryfach artykułowych przewidziane specjalne czasokresy.

Towary importowane nie podlegają żadnemu czasokresowi składowania.

Listy przewozowe drukowane są w języku kraju wysyłającego z tłumaczeniem francuskim lub niemieckim tekstu.

Deklaracje na listach przewozowych należy uskuteczniać pismem łacińskim przy dodaniu do nich tekstu francuskiego albo niemieckiego, albo w języku kraju przeznaczenia.

Taryfa zawiera postanowienia dopuszczające reekspedycję z urzędu przesyłek tj. przez organa kolejowe do Szwecji i Estonii przez porty Gdynia/Gdańsk oraz przez włączone do taryfy rumuńskiej stacje graniczne do dalszych krajów bałkańskich, w szczególności do Bułgarii i Jugosławii i odwrotnie, przez co nabiera taryfa szczególnego znaczenia dla tranzytu bałkańskiego via Rumunia i nasze porty.

Część II taryfy obejmuje pewną tylko ilość taryf artykułowych, które mogły być na razie opracowane. Dotyczą one przeważnie tych artykułów, których przesyłki były silnie dokonywane na podstawie poprzedniej taryfy.

Pozostałe taryfy artykułowe będą ogłaszane stopniowo w miarę postępu prac i zapotrzebowania transportów innych artykułów.

W obecnym stanie zawiera Część II następujące taryfy artykułowe:

1. — towary wszelkiego rodzaju,
2. — zboże w ziarnach,
4. — owoce strączkowe w ziarnach,
6. — nasiona oleiste,
25. — drzewo prowenienciji rumuńskiej,
34. — mięso i konserwy,
37. — śledzie i szproty,
43. — skóry,
51. — otręby zbożowe,
52. — oleje roślinne,
53. — makuchy,
55. — melasa,
140. — tekstylia,
141. — przędza,
145. — szmaty,
170. — rury z żelaza i stali,
180. — maszyny, aparaty i pompy,
181. — maszyny tekstylne,
182. — maszyny i aparaty elektryczne.

Dla orientacji podajemy na koniec kilka przykładów kosztów frachtowych:

Taryfa artykułowa 1: towary wszelkiego rodzaju w relacji Gdynia — Śniatyń granica Państwa — stawka drobnicowa 1642, 5-tonowa 1313, 10-tonowa 1261.

Taryfa artykułowa 37: śledzie. Udział P. K. P. za świeże i solone śledzie wynosi przy 5 tonach 497, 10 tonach 310, za wędzone śledzie i szproty, jako przesyłki drobnicowe, 1231, przy 5 tonach 1073, przy 10 tonach 834.

Taryfa artykułowa 51: otręby zbożowe z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 268.

Taryfa artykułowa 52: oleje roślinne z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 706.

Taryfa artykułowa 53: makuchy z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 262.

Taryfa artykułowa 55: melasa z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 239.

Taryfa artykułowa 145: szmaty do Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 317, za 5 t. 505.

Taryfa artykułowa 170: rury wiertnicze 15 t. do Ploesti 1002 stawka kontyngentowa 919.

Taryfa artykułowa 181: maszyny tekstylne; za maszyny przędzalne do Brasova 5 ton 1773, stawka kontyngentowa 1767.

Taryfa artykułowa 182: maszyny i aparaty elektryczne: za dynamo do Balti 10 ton — 1413, stawka kontyngent. 1328.

Uwaga: wszystkie stawki rozumieją się w polskich groszach.

BEZPOŚREDNIE KONOSAMENTY Z GDYNI DO PORTÓW I MIAST MEKSYKU.

Polska Agencja Morska, jako agent linii New York and Cuba Mail s. s. Co. zanotowała ostatnio znaczny wzrost ładunków importowych z Meksyku, a mianowicie skór solonych, jelit, kawy, korzeni ryżowych itd. Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że po raz pierwszy zostały przesłane na konosamenty bezpośrednie większe partie bawełny meksykańskiej, która dotychczas docierała do Gdyni wyłącznie za pośrednictwem portów zachodnio-europejskich. W związku z tym należy podkreślić również wzrost ładunków eksportowych z Gdyni do portów Meksyku dzięki posiadaniu przez P. A. M-a obok agentury wyżej wymienionej linii również i przedstawicielstwa kolei meksykańskich. Wobec tego mogą być przyjmowane z Gdyni ładunki na konosamenty bezpośrednie nie tylko do portów meksykańskich, ale również do miejscowości położonych wewnątrz kraju.

WYDAWNICTWA

BALTIC CONFERENCE WAR RISKS KLAUSE FOR VOYAGE CHARTERS 1938.

Baltic and International Maritime Conference w Kopenhadze wydała niedawno swoje „Baltic Conference War Risks Klause for Voyage Charters, 1938", kodeks nazwany w skrócie „Baltwar". Powyższe wydawnictwo było bardzo aktualne w gorączkowych ostatnich paru tygodniach. Reguły powyższe opracowano w porozumieniu Konferencji z Chamber of Shipping of the Unted Kingsdom i zostały aprobowane przez Radę Dokumentarną Konferencji. W najbliższej przyszłości oczekuje się zastosowania tej klauzuli przez Komitet Dokumentarny Chamber of Shipping.

NORSK SIFARTSKALENDER, wydaw. Johan Grundt Tanum — Oslo 1938.

Norweski almanach żeglugowy 1938 zawiera szereg krótkich praktycznych informacyj rozmaitej natury z dziedziny żeglugi, obok więc informacyjnych artykułów np. o rozwoju floty handlowej w poszczególnych krajach skandynawskich, o rozwoju produkcji motorów Diesla, o norweskiej produkcji tych motorów i ich imporcie do Norwegii, znajdują się informacje praktyczne, jak alfabetyczny rejestr statków norweskich ze wskazaniem armatora portu macierzystego, roku budowy, nośności, zanurzenia i sygnału statku; następnie przepisy oficjalne o sterowaniu, wskazówki o ubezpieczeniu na morzu, słowniczek angielsko-norwesko-niemiecki, tabela odległości portów etc. Nadmienić należy, że w tabeli odległości portów nie znajdujemy niestety portu Gdyni, a przecież zawija do niego więcej tonażu norweskiego, niż do niektórych innych portów wymienionych w tabeli.

DAS NEUE DEUTSCHE SEEFRACHTRECHT NACH DEN HAAGER REGELN von Dr iur. Hans Gramm, wydawn. E. S. Mittler & Sohn (Berlin 1938).

Książka ta zawiera oryginalny tekst Reguł Haskich w języku francuskim i angielskim oraz tłumaczenie na język niemiecki, następnie tekst czwartego rozdziału czwartej księgi niemieckiego kodeksu handlowego, przy czym tekst artykułów, które uległy zmianie podano odmiennym drukiem — kursywą. Dział ten obejmuje 70 stron. Następnie autor podaje krótką historię Reguł Haskich i poświęca specjalny rozdział włączeniu reguł do prawodawstwa niemieckiego. Najgłówniejszy dział pracy — obejmujący przeszło 100 stron — to komentarze do artykułów nowego prawa żeglugowego, które uległy zmianie. Przy końcu umieszczony jest szczegółowy rejestr rzeczowy.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

DOWOZY ŚLEDZI ISLANDZKICH DO GDYNI

Jak się dowiadujemy całkowity przywóz śledzi islandzkich zakontraktowany został przez importerów gdańskich.

Ostatnio drobna ilość śledzi tych, a mianowicie 300/1 i 300/2 beczek matiasów islandzkich, nadeszła do Gdyni dla firmy Pommer i Thomsen za pośrednictwem tejże samej firmy z Gdańska.

PIERWSZE ŚLEDZIE JARMUCKIE W GDYNI.

W dniu 17 października rb. przybył do Gdyni norweski statek-chłodnia „Borgund", przywożąc pierwszy transport nowych śledzi jarmuckich w lodzie w ilości 1.455 skrz. o wadze brutto 87 ton.

Śledzie załadowano w porcie angielskim Lewestoft dla jednej z gdyńskich firm importowych.

HOLANDIA KONKURUJE Z ANGLIĄ W CENIE ŚLEDZI ŚWIEŻYCH.

Według informacyj nadeszłych z Holandii na tamtejszych giełdach rybnych notowano ostatnio za 50 kg świeżych śledzi cenę 1 guldena holenderskiego czyli około zł 3,—. W stosunku do notowań cen śledzi świeżych na giełdach rybnych w Anglii — cena ta jest 50 proc. niższa.

W związku z tym faktem istnieją więc — jeśli chodzi o kalkulację kupiecką — znacznie korzystniejsze warunki w zakresie importu śledzi świeżych z Holandii, aniżeli z Anglii czy innych krajów.

Należy zauważyć, że dowozy śledzi świeżych były ostatnio w holenderskich portach rybackich znacznie większe, aniżeli śledzi zasolonych na morzu.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Szkockie połowy śledzi we wrześniu rb. wynosiły 89.771 cwts. o wartości £ 26.818,—. a za 9 pierwszych miesięcy 2.522 cwts. o wartości 966.835,— £. W roku poprzednim w tychże okresach połowy te wynosiły 104.612 cwts. o wartości 31.428 £ i 1.932.376 cwts. o wartości 894.440 £. *Angielskie połowy* w tychże okresach roku bieżącego wynosiły 170.529 cwts. o wartości 59.379 £ i 514.435 cwts. o wartości 201.891 £, podczas gdy w poprzednim roku obejmowały 223.288 cwts. o wartości 97.880 £ i 773.874 cwts. o wartości 335.072 £.

DOSKONAŁE WYNIKI ISLANDZKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Okres połowów śledzi przy wybrzeżach Islandii ma się ku końcowi. W połowach tych brała udział stosunkowo niewielka liczba obcych statków rybackich. Tegoroczne połowy islandzkie przyniosły około 336.000 beczek śledzi, czyli prawie o 120.000 beczek więcej niż w roku ubiegłym. Wartość połowów i uzyskanych ze śledzi przetworów rybnych, wynosi około 20.000.000 koron.

Należy zauważyć, że islandzkie połowy śledzi należą do największych w Europie, przy czym można powiedzieć, że rybołówstwo jest największym przemysłem narodowym Islandii, która liczy około 110.000 ludności. —

Biorąc bowiem globalne cyfry połowów w poszczególnych krajach, Islandia znajduje się na czwartym miejscu po Norwegii, Anglii i Niemczech. Przy porównaniu jednakże połowów z ilością mieszkańców, Islandii przypada 1 miejsce; na 1 mieszkańcą Islandii przypada 3.200 kg, gdy tymczasem w Norwegii tylko 396 kg, w Szkocji 65 kg, Portugalii 28 kg, Anglii 20 kg, Holandii 20 kg, Francji 6 kg, Niemczech 5 kg. Rybołówstwo w Islandii korzysta obecnie z nowoczesnych kutrów rybackich, poza tym tereny połowów już znajdujące się w bliskim sąsiedztwie wyspy, należą — obok terenów na morzu Północnym — do najlepszych.

ORGANIZACJA SPRZEDAŻY NIEMIECKICH POŁOWÓW RYB Z BAŁTYKU.

W ramach organizowania rynku zbytu dla połowów morskich, utworzono w Niemczech ośrodki rozdzielcze dla połowów ryb z Bałtyku. Obecnie wszystkie połowy niemieckie z Bałtyku mają być dostarczane do tych ośrodków, za wyjątkiem dostaw, przeznaczonych bezpośrednio do konsumenta. Ośrodki rozdzielcze nie mają charakteru placówek-hurtowni, dbają jedynie o prędkie i celowe obesłanie rynków konsumcyjnych. W ten sposób uwalnia się rybaka od kłopotu o sprzedaż połowów i wprowadza ład i porządek w zbycie. Obecnie przygotowuje się zarządzenie o kształtowaniu cen na ryby z połowów bałtyckich, szczególnie na dorsze. Z wydaniem tego zarządzenia rybołówstwo bałtyckie uchwycone zostanie w ramy regulaminu rynkowego, podobnie do istniejącego już dla połowów dalekomorskich.

ROZWÓJ NIEMIECKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Rosnące ilościowo z każdym rokiem a dziś zajmujące bardzo poważne miejsce w gospodarce Rzeszy, niemieckie rybołówstwo morskie rozwinęło się w latach powojennych nadspodziewanie szybko. Kiedy w roku 1913 złowiono 169.000 ton, w roku 1929 złowiono już 292.000, a w roku 1937 — 677 000 ton (wzrost wartości z 43,8 względnie 79,7 mil. mk. na 102.5 mil. mk.) Dziś rybołówstwo morskie daje w Niemczech 5-krotnie lepsze wyniki, niż rybołówstwo śródladowe, choć wartość połowów obu gałęzi rybołówstwa jest niemal równa.

Rentowność rybołówstwa morskiego mimo spadku cen nie obniżyła się, gdyż równocześnie potaniały koszty produkcji. — Cena spadła z 27 fenigów za kg w roku 1913 na 13.1 fen. w roku 1937, a więc więcej niż o 40 proc. Jednocześnie modernizacja przedsiębiorstw rybackich, szczególnie dzięki zastosowaniu nowocześnie urządzonych statków rybackich (od r. 1934 — 80 nowych statków), pozwoliła na utrzymanie rentowności na dość wysokim poziomie. Dotyczy to jednak prawie wyłącznie tych przedsiębiorstw armatorskich, które odnowiły swój tonaż, podczas gdy te, które mają statki przestarzałe, mogą je wykorzystać rentownie tylko przy połowie śledzi.

Świeże ryby poławia się dziś niemal wyłącznie na odległych miejscach połowu, a więc poza Islandią i morzem Barentsa także na wodach koło Wyspy Niedźwiedziej i na wybrzeżu norweskim. Przeciętne wyniki połowów dziennych koło Islandii, Wyspy Niedźwiedziej i na wybrzeżu norweskim przewyż-

szają 3 — 6-krotnie wyniki połowów włókami na Morzu Północnym. W najbliższych latach zasięg wypraw niemieckich statków rybackich ma się rozszerzyć na ławice nowofunlandzkie. Najwięcej zdobyczy przywożą statki parowe z wypraw pełnomorskich. Dają one 72 proc. ogólnej sumy połowów morskich. Dalej idzie rybołówstwo lugrami śledziowymi (10 proc.), rybołówstwo nabrzeżne północnomorskie (9 proc.) i bałtyckie (8 proc.). Parowce pełnomorskie łowią głównie ryby dla konsumcji masowej (wątłusz, łosoś morski, karmazyn, wątłusz srebrzysty, śledź). Kutry pełnomorskie dostarczają z morza Północnego i Kattegatu głównie soli, wątłuszy, skarpi i homarów. Lugry śledziowe łowią śledzie, a statki nadbrzeżne na morzu Północnym głównie kraby i śledzie przybrzeżne, także gładzice i małże. Połowy na wybrzeżach Bałtyku dostarczają węgorzy, fląder, śledzi, dorszy i szprotów.

Ze względu na możliwości zwiększenia połowów pełnomorskich projektuje się obecnie w ramach t. zw. planu czteroletniego — znaczne powiększenie parowej floty rybackiej, głównie w oparciu o port Hamburg — Altona, jak i samą rozbudowę portu rybackiego w Altonie, na jeden z największych na kontynencie.

ANGIELSKIE STATKI RYBACKIE W ZATOCE MURMAŃSKIEJ.

Pod koniec września rb. sowiecka kanonierka przytrzymała 3 angielskie statki rybackie „Dalmatia", „York City" i „St. Attalus", które uprawiając połowy w pobliżu zatoki Murmańskiej znalazły się podobno w strefie wód zakazanych.

Na skutek interwencji dyplomatycznej dnia 2 października rb. zwolniony został trawler rybacki „Dalmatia", podczas gdy pozostałe statki znajdują się jeszcze w porcie Murmańsk.

ZAMRAŻANIE ŚWIEŻYCH RYB W CHŁODNICTWIE ANGIELSKIM.

Jednym z najaktualniejszych problemów, jaki stara się rozwiązać rybołówstwo angielskie, jest sprawa zamrażania i przechowywania ryb, które przemysł mięsny zupełnie zadawalająco rozwiązał. Wiąże się z tym sprawa stabilizacji ceny na ryby przede wszystkim świeże, które w obawie zepsucia, rzucano na rynek w dużych partiach zaraz po połowach. Pociągało to za sobą znaczną obniżkę i wahania cen. Gdyby udało się przechować ryby w stanie świeżym przez czas dłuższy, nastąpiłoby dostosowanie podaży do popytu przez stopniową sprzedaż zapasów. Równocześnie położonoby kres marnowaniu się ryb w razie zepsucia. Powszechnie stosowaną metodą przechowywania ryb jest zamrażanie w lodzie. Lód jednak pozwala tylko na przechowywanie ryb przez 10—12 dni po połowie.

W poszukiwaniu lepszych metod zamrażania stacja w Torry (Anglia) przeprowadziła próby zamrażania i przechowywania ryb w solance przy — 20° C. Niektóre gatunki ryb np. łososie utrzymały się w stanie zupełnie świeżym przeszło 6 miesięcy, a flądry nawet przez 2 lata. W ten sposób możnaby przechowywać świeże ryby z połowów dalszych, niż 10—12 dni drogi.

Ryby zasalane w nowy sposób znalazły uznanie konsumentów w Anglii. Dorównują one bowiem zupełnie świeżym. Równocześnie przemysł przeprowadza akcję nie sprzedawania gorszych gatunków ryb mrożonych, aby nie psuć temu towarowi wziętości, jaką się cieszy.

ŚWIEŻO MROŻONE RYBY I SPOSÓB ICH OPAKOWANIA.

Jeszcze w niezbyt dalekiej przeszłości kupno świeżych ryb morskich w odległości powyżej 50 km od brzegu morskiego było niemożliwe, chyba, że kwestia opłacenia bardzo wysokiej ceny nie odgrywała decydującej roli. Dziś na skutek wprowadzenia pośpiesznych przewozów kolejowych oraz nowych metod zamrażalniczych, ryby morskie stały się codzienną potrawą ludzi, zamieszkujących nieraz okolice odległe o pół kontynentu od brzegu morskiego. Zdobycie tak znacznych rynków zbytu nie jest tylko wynikiem zachowania świeżości ryb morskich. Sfery rybackie muszą zwracać baczną uwagę na opakowanie mrożonego produktu, aby zademonstrować tą drogą jego świeżość, gdyż produkt musi mieć świeży wygląd i być istotnie dostatecznie świeżym.

W jednym z czasopism, poświęconych specjalnie opakowaniu, opisany jest szczegółowo sposób opakowania filetów dorszowych znanej marki Taste-O-Sea. Celofanowe opakowanie posiada nadruk w kolorze intensywno niebieskim, o krawędziach żółtych, co stwarza doskonały kontrast z jasnym tłem filetów.

Doświadczenie wykazało, że wartość optyczna opakowania ma decydujący wpływ na zbyt produktu.

KOLEJOWY TRANSPORT ŚWIEŻYCH RYB W ZBIORNIKACH-CHŁODNIACH.

Zanim ryby po połowie dotrą do konsumenta upływa dłuższy okres czasu, w którym procesy gnilne przyczyniają się w znacznej mierze do pogorszenia stanu ryb, obniżając tym samym ich cenę, a także wartości odżywcze. O ile na statkach zapobiega się temu przez przechowywanie ich zaraz po połowie w specjalnych komorach chłodniczych, o tyle większe trudności nasuwał transport ryb drogą lądową, zwłaszcza w okresach letnich, a także ich przechowanie u kupców-detalistów. — Wprowadzenie wagonów-chłodni rozwiązywało ten problem połowicznie, ponieważ nie obej-

mowało ostatniej fazy w łańcuchu: rybak-konsument, a mianowicie przechowywanie ryb w składzie detalicznym. Dotychczasowe przeładowywanie ryb z wagonów do dalszego transportu, jak i sposób przechowywania ich w sklepie kupca-detalisty, narażało ryby na częste zmiany temperatury, powodując tym samym obniżkę jakości towaru. Jedynym radykalnym rozwiązaniem jest wprowadzenie specjalnych zbiorników, w których towar pozostawałby od chwili złowienia do momentu sprzedaży.

Przykład rozwiązania sprawy dała — zdaje się — pierwsza Norwegia, za nią poszły inne kraje, wprowadzając specjalne zbiorniki i dla ryb. Ostatnio niemieckie koleje oddały do użytku publicznego takie właśnie specjalne zbiorniki dla przesyłki ryb w wagonach. Są to duże i przestronne szafki chłodnicze, w których zmieści się około 300 kg ryb, przechowywanych w lodzie sztucznym. Największa zaleta tych zbiorników polega na tym, że nie tylko umożliwiają one bezpośr. dostawę ryb do składu, lecz, że można towar bezpośrednio ze zbiornika sprzedawać. Zaoszczędza się przy tym niezależnie od lepszego przechowania towaru na kosztach opakowania, które pochłania przy rybach dość duże kwoty. Umożliwi to bardziej racjonalne, niezależne od temperatury — zaopatrzenie rynku.

PRZYWÓZ HERBATY, KAWY I KAKAO DO POLSKI W I PÓŁROCZU 1938.

Przywóz *herbaty, kawy i kakao* do Polski w pierwszym półroczu 1938 w porównaniu do tegoż okresu 1937 roku przedstawia się następująco pod względem wagi i wartości:

ARTYKUŁY	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
kawa surowa	2.757	2.842	3.178	3.329
kawa palona	0,2	2,6	1	4
korzenie cykorii (suszone, palone oraz innych roślin zastępujących cykorię — suszone, palone, prażone — wszystko w kawałkach)	0	15	0	18
herbata	1.036	902	3.742	3.640
herva mate	3	4	5	3
kakao w ziarnkach (lub łamane, łupinki kakao)	3.336	3.630	4.138	3.489
kakao w proszku, masa kakaowa — bez cukru	70	81	92	121

Pomijając mało znaczące artykuły, omówimy przywóz *kawy surowej, herbaty i kakao w ziarnkach.*

K a w a s u r o w a :

Przywóz kawy surowej w pierwszym półroczu 1938 wagowo przekracza przywóz z tegoż okresu 1937 roku o 3%, wartościowo jest jednak mniejszy o 8%. Przedstawiamy poniżej przywóz kawy surowej z głównych krajów jej produkcji:

KRAJE	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
Ogółem	*2.757*	*2.842*	*3.578*	*3.329*
Brazylia	1.737	1.664	1.853	1.425
Guatemala	294	523	485	800
Taganika	183	159	352	288
Kostarika	87	102	174	203
Indie Holend.	42	87	87	153
Meksyk	50	68	78	97
Kolumbia	193	65	288	91
Kongo Belg.	—	38	—	58
Indie Bryt.	8	—	14	—

Zaobserwować możemy znaczny wzrost przywozu kawy surowej z państw: Guatemali. Indyj Holenderskich. Kostariki i Meksyku. Z innych państw przywóz został mniej lub więcej zahamowany. Cena kawy surowej obniżyła się o 10% z 1.298 złotych do 1.171 złotych za tonę.

Głównym eksporterem kawy do Polski jest *Brazylia*, która dostarcza 43% ogólnej wartości przywozu kawy. W stosunku do poprzedniego roku przywóz kawy brazylijskiej zmalał o 4% wagowo i o 23% wartościowo. Nastąpiła 20% obniżka ceny kawy brazylijskiej — z 1.067 złotych do 856 złotych za tonę.

Przywóz kawy z *Guatemali* (24% wartości ogólnego przywozu) wzrósł bardzo poważnie o 78% pod względem wagi i o 65% pod względem wartości. Ceny kawy spadły o 7%, a mianowicie z 1.650 złotych do 1.530 złotych za tonę.

Taganika, trzeci z kolei eksporter kawy (9% ogólnej wartości przywozu), zmniejszyła swoje dostawy o 13% pod względem wagowym i o 18% pod względem wartości. Cena kawy z Taganiki obniżyła się o 6% z 1.923 złotych do 1.811 złotych za tonę.

Kostarika (6% ogólnej wartości przywozu) ma najdroższe gatunki kawy. Import tej kawy wzrósł o 17% pod względem wagowym i wartościowym. Cena kawy obniżyła się mniej niż w innych krajach — o ½% zaledwie — z 2.000 złotych na 1.990 złotych za 1 tonę.

Najwięcej wzrósł przywóz kawy surowej z *Indyj Holenderskich* (5% ogólnej wartości przywozu) — o 107% pod względem wagi i o 76% pod względem wartości. Cena kawy obniżyła się bardzo znacznie — o 15% z 2.071 złotych na 1.759 złotych za tonę.

Przywóz kawy z *Meksyku* (3% ogólnej wartości przywozu) wzrósł o 36% wagowo i o 24% wartościowo. Cena kawy obniżyła się o 14% z 1.660 złotych do 1.426 złotych za tonę.

Najwięcej dał się zauważyć spadek przywozu kawy surowej z *Kolumbii* — o 66% pod względem wagi i 68% pod względem wartości. Cena kawy kolumbijskiej obniżyła się o 6% — z 1.492 złotych do 1.400 złotych za tonę.

H e r b a t a.

Herbata należy do rzędu artykułów kolonialnych, przywóz których zmalał, a mianowicie o 13% jeżeli chodzi o wagę przywozu i o 3% jeżeli chodzi o wartość. Cena herbaty ogólnie biorąc podniosła się o 12% z 3.612 złotych do 4.035 złotych za tonę.

Przywóz herbaty według krajów przywożących przedstawia się następująco:

KRAJE	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
Ogółem	*1.036*	*902*	*3.742*	*3.640*
Cejlon	416	335	1.686	2.223
Indie Holend.	289	222	895	699
Indie Bryt.	220	124	801	601
Chiny	22	8	105	57
Japonia	54	14	158	35
Anglia	2	—	7	—

Głównym dostawcą herbaty do Polski jest *Cejlon* (61% ogólnej wartości przywozu w I półroczu 1938 roku). Jest to jedyny kraj, z którego przywóz herbaty wzrósł w porównaniu z pierwszym półroczem 1937. W relacji wagowej wzrost ten wynosi 24%, wartości — 32%. Cena herbaty z Cejlonu podniosła się o 6%, a mianowicie z 4.032 złotych na 4.317 złotych za tonę.

Inni dostawcy są znacznie skromniejsi — *Indie Holenderskie* (19% ogóln. wartości przywozu) przywożą herbaty do Polski o 23% wagowo i 22% wartościowo mniej, aniżeli w roku 1937. Cena herbaty nieznacznie wzrosła — o 2% z 3.097 złotych do 3.149 złotych za tonę

Największy wzrost ceny herbaty odnosi się do *Indyj Brytyjskich* (17% ogólnej wartości przywozu) i wynosi 33%. Cena herbaty podniosła się z 3.641 złotych do 4.847 złotych za tonę. Przywóz herbaty z Indyj Brytyjskich wagowo zmalał o 46%, wartościowo o 25%.

Z *Chin* i *Japonii* herbaty sprowadzamy bardzo mało. Z Chin 1,6%, z Japonii — 1.0% ogólnej wartości przywozu. Przywóz herbaty z tych dwu krajów uległ największemu zahamowaniu. a mianowicie: wagowo z Chin o 64%, z Japonii — o 74%: wartościowo z Chin o 46%, z Japonii — o 78%. Jest rzeczą interesującą, że gdy u wszystkich importerów nastąpiła zwyżka ceny herbaty, w Japonii obniżyła się o 13%, a mianowicie z 2.925 złotych do 2.500 złotych za tonę.

K a k a o.

Przejdźmy do omówienia przywozu *kakao.* Jest to artykuł, przywóz którego wagowo biorąc wzrósł o 9%, wartościowo biorąc zmalał o 16%. Cena kakao ogólnie ujmując, uległa bardzo poważnej depresji, wynoszącej 23%. W pierwszym półroczu 1937 średnia cena kakao kształtowała się po 1.240 złotych za tonę. w roku 1938 obniżyła się do 961 złotych za tonę. Przywóz kakao według krajów importujących przedstawia się następująco:

KRAJE	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
Ogółem	*3.336*	*3.630*	*4.138*	*3.489*
Złote Wybrzeże	2.269	2.241	2.624	2.069
Wybrz. Kości Słon.	292	518	349	445
Wenezuela	95	128	219	212
Ekwador	118	128	216	201
Brazylia	174	214	197	180
Ameryka Środk.	20	43	31	47
Kongo Belg.	19	—	16	—

Głównym źródłem przywozu kakao do Polski jest *Złote Wybrzeże,* eksportujące do Polski 59% ogólnej wartości przywozu tego artykułu. Złote Wybrzeże jest jedynym krajem, z którego przywóz (wagowo biorąc) nieco zmalał. Zmalał mianowicie o 1% w odniesieniu do wagi i o 21% w odniesieniu do wartości. Cena kakao z tego kraju spadła o 20%, a mianowicie z 1.156 złotych do 923 złote za tonę.

Pozostałe kraje przywożą kakao w mniejszych ilościach:

Wybrzeże Kości Słoniowej (13% ogólnej wartości przywozu) bardzo wydatnie wzmogło swój wywóz kakao do Polski — o 77% w relacji wagowej i o 28% w relacji wartościowej. Cena kakao w tym kraju spadła najwięcej — o 28% (podobnie jak w Wenezueli), a mianowicie z 1.195 złotych do 859 złotych za tonę.

Najwyższe ceny kakao ma w *Wenezueli* (6% ogólnej wartości przywozu), gdzie notowano ceny w 1937 r. — 2.305 złotych za tonę, a w 1938 r. — 1.656 złotych za tonę. Spadek cen wynosi 28%. Przywóz kakao z Wenezueli wagowo wzrósł o 35%, wartościowo zmalał o 3%.

W *Ekwadorze* (6% ogólnej wartości przywozu) cena kakao uległa najmniejszej depresji. Spadła ona mianowicie z 1.830 złotych do 1.570 złotych za tonę, co stanowi 14%. Przywóz kakao z Ekwadoru wzrósł wagowo o 8%, zmalał wartościowo o 7%.

Najniższe ceny kakao ma *Brazylia* (5% ogólnej wartości przywozu). W roku 1937 ceny kształtowały się po 1,132 złote za tonę, w roku 1938 spadły do 841 złotych za tonę. Obniżka cen wynosi 16%. Jeżeli chodzi o przywóz, to w porównaniu z rokiem 1937 wzrósł on wagowo o 23%, zmalał wartościowo o 9%.

Przywóz kakao z innych państw jest bardzo mały, nie stanowi przedmiotu większego zainteresowania.

B. P.

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Kawa:

Statystyki kawowe wykazują wielką zmianę w handlu tym artykułem na rynku światowym. Dostawy obecne nie stoją w żadnej proporcji do dostaw innych lat, będąc znacznie większe, a aktywność zakupu wskazuje na to, że kawa zdobywa sobie nowe rynki. Przyszłość okaże, czy rozchodzi się tu rzeczywiście o poprawę w konsumcji, czy też wpływ na to wywiera polityczne zamieszanie w Europie. lub też pogłoski o niekorzystnych zbiorach w stanie Sao Paulo (Brazylia).

Konsumcja światowa kawy wynosiła w miesiącach lipcu i sierpniu br. 4.337.207 worków, co w porównaniu do 3.525.527 worków w tym samym okresie ubiegłego roku, stanowi 22,7% więcej. Z tego brazylijski udział wyniósł 2.790.432 worków, tj. 51.1% więcej. aniżeli w ubiegłym roku, podczas gdy z innych gatunków sprzedano 1.536.775 worków, tj. 8,4% mniej. Wpłynęła na to niewątpliwie polityka kawowa Brazylii, polegająca na poważnej obniżce ceł w jesieni 1937 r., co spowodowało poważny wzrost eksportu kawy.

Konsumcja światowa w okresie 1936/37 wyniosła 24.886.281 worków. na okres 1937/38

25.471.714. Powiększyła się więc o 585.433 worki lub 2.4%.

El Salvador szacuje swe zbiory w sezonie 865.000 worków kawy.

Guatemala donosi o pogodzie sprzyjającej rozwojowi kawy, tak że liczy się ze zbiorem o 150.000 worków więcej, aniżeli w ubiegłym roku.

Nicaragua: Ceny przyszłości na myte kawy FOB Corinto spadły z powodu dobrych zbiorów brazylijskich kaw tej samej jakości. Szacowane zbiory mają wynieść 225.000 worków, w porównaniu do eksportowanych 212.000 worków w sezonie 1937/38 oznacza także nadwyżkę produkcji. Eksport Nicaragui jest po dużej części zależny od Stanów Zjednoczonych, jednakże zrobiła ona niedawno umowę handlową z Francją, na podstawie której będzie miała możność zbytu kawy w większej aniżeli dotychczas mierze, w tym kraju.

Honduras eksportował w lipcu 3.333 worków kawy niełuszczonej i 71 worków kawy łuszczonej.

Costa Rica: Zbiory okresu 1938/39 będą o 10% niższe od tych samych z ubiegłego sezonu. Pierwsze transporty z niższych plantacyj nadeszły już na początku października do Europy. Rynek londyński nie jest zbyt chętnie ustosunkowany dla kawy Costa Rici i dlatego jeszcze około 25.000 cwts leżą w spichrzach londyńskich, skąd ją się sprzedaje powoli i po niskich cenach.

Jamaica: Eksport w sezonie 1937/38 wyniósł 55.000 worków, na rok 1938/39 jest szacowany na 60.000 worków.

Mexico: W lipcu 1938 r. eksportowano 23.014 worków. W porównaniu do lipca 1937 r. jest to o pięć razy więcej i spowodowane przez podwyższone cło eksportowe w sierpniu br.

Venezuela: W pierwszych miesiącach br. eksportowano 46.327 worków.

Ecuador: produkował w sezonie 1937/38 ca 15.200.000 kg.

Haiti: Zbiory są szacowane na 350.000 worków.

Java: Zbiory obliczają o 40% mniejsze, aniżeli z ubiegłego roku, kiedy wynosiły 1.500.000 worków.

Kenya: przoduje spośród kolonij wschodnio-afrykańskich w eksporcie kawy. Kenya eksportowała bowiem w pierwszej połowie 1938 roku — 216.173 ton, podczas gdy *Uganda* — 128.083 ton, a *Tanganyika* 110.681 ton. W Kenyi znajduje się 975 plantacyj.

Colombia: W okresie 1936/37 Colombia eksportowała 4.138.075 worków, tj. o 2.118 worków więcej, aniżeli w okresie 1937/38, kiedy eksport wyniósł 4.135.957 worków. Ostatnio rynek kolumbijski wykazuje mocniejszą tendencję cen.

Brazylia: eksportowała w pierwszych dwóch miesiącach nowego zbioru 2.896.000 worków w porównaniu do 1.604.000 worków w ubiegłym roku. Przy takim tempie sprzedaży może osiągnąć rekordową sprzedaż 17.375.000 worków w całym roku. Notowania cen wykazują mocniejszą tendencję. Brak lepszych gatunków spowodowało zwyżkę od 30 do 50 punktów w Santosach i 30 do 40 punktów w Rios I Victorias. Oficjalnie szacowane są zbiory ogólnie na 21.875.000 worków, z czego stan Sao Paulo prawdopodobnie zbierze 12.000.000 do 13.000.000 worków.

Ogółem Brazylia eksportowała w okresie 1936/37 — 13.551.000 worków, co w porównaniu z okresem 1937/38 — 15.093.000 worków oznacza wzrost 1.542.000 worków, tj. 11,4%.

Notowania nowojorskie w centach U. S. A.

	7 września	16 sierpnia
Brazylia		
Santos 4 C&F	7,20— 7.50	6.50— 7.50
Rio 7/8 C&F	5.00	4,75
Jawa Robusta Washed C&F	6.5	6,25
Maracaibo Trujillo	7,25	7.00
Maracaibo Cucuta Washed	12,00—12.25	12,00—12.25
La Guayra Caracas Washed	11,00—11.75	11.00—11.75
Colombia		
Bogota Good Washed	11,25	11.00
Manizales Excelso	11,5	11.25—11.5
Medellin Excelso	12.00	12,00
Guatemala Good Washed	9,5	9,5
San Salvador Washed firsts	11.00	11.00
Mexico		
Cordoba Washed	10.5	10.00—10.5
Coatepec	11.5	11.5

Herbata:

Obrót światowy w herbacie się powiększa. W maju eksport z krajów produkcyjnych wyniósł 62.369.000 lbs, w kwietniu 54.819.000 lbs. Konsumcja w maju wyniosła 61.378.000 lbs, w kwietniu 73.438.000 lbs. Na aukcji w Londynie herbatę notowano po lepszej cenie aniżeli poprzednio. *Cejlońskie* zbiory były duże, tak że można przypuszczać przy wielkich sprzedażach zniżkę ceny w przyszłości. Eksport światowy herbaty od stycznia do 20 lipca wyniósł 141.146.487 lbs, z czego 102.557.323 lbs poszło do Anglii. *Indie Północne* eksportowały w czerwcu 17.870.145 lbs, w porównaniu do 10.567.227 lbs w tym samym okresie 1937 r. *Indie Południowe* w czerwcu br. eksportowały 6.210.131 lbs.

Chiny: eksportowały w pierwszych pięciu miesiącach 1938 r. tylko 5.608.000 kg: w tym samym okresie 1937 roku — 9.342.000 kg. Znaczy to, że przez wojnę obecną eksportują Chiny o 50% mniej.

Formosa: eksportowała od stycznia do maja br. 2.022.000 kg, w tym samym okresie 1937 — 2.789.000 kg.

Afryka: Ładunki herbaty z Nyasy i Kenii znacznie powiększyły się ostatnio. Eksport Nyasy wzrósł z 2.574.000 lbs w roku 1932 na 8.817.000 lbs w 1937 r. Dane statystyczne Kenii wykazują jeszcze większy wzrost eksportu z 700.000 lb w 1932 r. na 9.166.000 lb w ro-

ku 1937. Eksport Ugandy wyniósł 13.000 lbs w roku 1932, a 152.000 lbs w roku 1937. Eksport Tanganyiki wyniósł natomiast 4.000 lbs w roku 1932 a 221.000 lbs w roku 1937.

Ogólny obrót światowy herbaty wyniósł 882.331.000 lb w czym Afryka partycypowała z 2% udziału.

A. Wiatrak.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Odprężenie polityczne w środkowo-wschodniej Europie, które jakkolwiek nie jest jeszcze ostateczne, przywróciło już częściowo normalną pracę w handlu importowym. Eksporterzy zagraniczni zaczęli wykonywać kontrakty sprzedaży na poszczególne towary, wprawdzie nie w 100%, ale przynajmniej w tej ilości, jakie bieżąco pochłania nasz rynek.

Dowozy towarów kolonialnych i artykułów spożywczych z zagranicy jeszcze mocno szwankują, jednak to, co nadchodzi umożliwia importerom pewne zaspokojenie zapotrzebowania rynku krajowego.

Popyt na towary kolonialne, artykuły spożywcze i owoce południowe suszone jest tak duży, że wszystko, co nadchodzi do portu gdyńskiego, jest w paru dniach rozprowadzone po kraju. Świadczy to o małych zapasach poszczególnych towarów u kupców-hurtowników i detalistów i pozwoliło na przywrócenie częściowej rentowności przedsiębiorstw importowych w porcie. Ceny na wszystkie towary zagraniczne są mocne i na razie nie ma widoków, aby mocna tendencja uległa zmianie na gorsze.

Również na zagranicznych rynkach rozdzielczo-tranzytowych jest mocna tendencja prawie na wszystkie towary kolonialne oraz inne artykuły spożywcze trwałe. Obroty tranzytowe są średnie a to dlatego, że sytuacja polityczna w Europie nie jest jeszcze ostatecznie wyjaśniona i pewna. Poważniejsze domy handlowe wolą trzymać towary na składach, o ile nie należą one do kategorii towarów łatwo psujących się, niż wyzbywać się ich w całości.

Ostatnie zarządzenia czynników miarodajnych odnośnie preferowania przy imporcie tylko tych firm, które zajmować się będą równocześnie eksportem towarów z Polski, zaniepokoiło mocno te firmy, których działalnością była jedynie specjalizacja importowa w pewnych artykułach. Firmy te, dla utrzymania swoich warsztatów pracy, zmuszone będą poczynić daleko idące zmiany w dotychczasowej swej działalności i aparatach handlowych. Zmiany te pociągną za sobą niewątpliwie duże wydatki, nie przewidziane w budżetach poszczególnych firm i nie wiadomo z jakim skutkiem.

Kawa surowa. Tendencja na wszystkie gatunki kawy surowej jest w dalszym ciągu mocna. Popyt na kawy brazylijskie jest większy od dowozów. Dobry zbyt jest również na wszystkie gatunki kaw niebieskich.

Na zagranicznych rynkach rozdzielczych ogólne obroty utrzymują się na poziomie okresu poprzedniego. Są jednak pewne przesunięcia w poszczególnych gatunkach kaw. Ceny mają tendencję stałą.

Ceny na rynku krajowym kształtują się następująco: za 1 kg kawy surowej oclonej loco magazyn importera: Victoria i Rio VII zł 3,30—3,40, Santos od zł 3,80—4,60, Guatemala zł 4.80—5,80, Maragogype zł 4,80—5,50 zależnie od ilości odbioru i jakości kawy.

Herbata. Tendencja na wszystkie gatunki herbaty jest mocna. Ceny zwyżkują. Dowozy herbaty do portu nie pokrywają zapotrzebowania rynku. Wskutek niedostatecznej podaży herbaty, ceny zwyżkowały o 10—30 gr na kg. Kształtują się one następująco za 1 kg herbaty oclonej loco magazyn importera: Cejlon pospolity zł 12,50—12,80, Cejlon średni zł 12,90—14.00, Cejlon specjalny zł 14,50—14,80, Darjeeling zł 16,00—17.80, Sumatra zł 12,70—13,30. Na Sumatrę zapotrzebowanie rynku bardzo duże.

Na aukcjach w Londynie sprzedano w czasie od 11—15 X br. około 1.210 skrzyń herbaty z Javy i Sumatry i około 22.330 skrzyń herbaty cejlońskiej. Na dobre i średnie gatunki tendencja i ceny mocne. Herbata cejlońska gatunków pospolitych miała tendencję słabszą, ceny spadły o 1/4—1/2 d. na lbs. Natomiast za pospolite gatunki herbaty z Sumatry i Javy zwyżkowały ceny o 1/4—1/2 d.

Mr. H. Eric Miller, prezes Towarzystwa Handlowego Harrisons i Crosfield w Londynie udzielił ostatnio wywiadu, w którym stwierdził, że ostatni sezon (1937/38) był zadawalniający w światowym handlu herbatą, i że kwota eksportowa herbaty została podniesiona do 92.5%. Podkreślił jednak, że ten zwiększony kontyngent wywozowy wpłynie niewątpliwie po pewnym czasie na cenę herbaty, która siłą rzeczy będzie musiała być nieco obniżona. Czy w bieżącym sezonie Komitetowi regulującemu światowy eksport herbaty uda się utrzymać dotychczasowy poziom cen, trudno jest obecnie o tym coś powiedzieć.

Korzenie. Na pieprz mocna tendencja utrzymuje się nadal. Zapotrzebowanie większe od podaży i dowozów. Ceny kształtują się następująco za 1 kg za towar oclony: pieprz czarny Lampong zł 3.30 — 3,35, pieprz biały Muntok zł 3.60—3,75. Na piment brak zbytu. Cena orientacyjna zł 6,10—6.25. Na cynamon zapotrzebowanie średnie. Cynamon Vera sprzedawany jest po zł 6.20 za 1 kg, a cynamon Lignea po zł 5.30.

Owoce suszone. Na wszystkie gatunki owoców suszonych zapotrzebowanie duże. Dowozy nie wystarczają na zaspokojenie zapotrzebowania rynku. Sułtanki zwyżkowały o 10—15 gr na kg, figi o 10 groszy, migdały

o 15—25 gr, śliwki suszone amerykańskie o 5—10 gr. Zapytania na koryntki i rodzynki są również większe niż w poprzednim okresie. Ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera: Sułtanki zł 1,85—1,95, figi greckie zł 0,95 —1,10, śliwki amerykańskie zł 1,40 do 1.50 towar workowy, skrzynkowy o 10 gr droższy na kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 3 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Bardaland" z transportem 320 skrzyń — 4.444 kg sułtanek z Candii.

s/s „Lech" przybył do Gdyni z Londynu dnia 3 października br. z ładunkiem 5.873 kg herbaty i 648 kg kawy.

Dnia 4 października br. s/s „Hel" przywiózł z Rotterdamu 16.224 kg herbaty, 1.886 kg kawy, 1.333 kg masła kakaowego, 1.371 kg ziarna kakaowego, 5.500 kg jąder orzechów. 16.688 kg pieprzu, 3.204 kg cynamonu i goździków. oraz 5.510 kg winogron holenderskich.

W tym samym dniu nadszedł z Antwerpii s/s „Cieszyn" z ładunkiem 21.050 kg orzechów ziemnych. 6.980 kg pestek brzoskwiń i 122 kg wanilii.

Dnia 9 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Gunborg", który wyładował: 13.324 skrzyń fig i koryntek wagi 332.400 kg.

s/s „Isa" przybył z transportem 5.141 worków fig i koryntek z Calamaty — o wadze 128.525 kg. Dla importerów gdańskich nadeszło 688 worków i skrzynek fig i sułtanek, wagi 16.734 kg.

Dnia 11 października br. nadszedł do portu gdyńskiego s/s „Puck" z Antwerpii. który wyładował: 7.389 kg kawy. 6.177 kg ziaren kakaowych, 13.000 kg orzechów ziemnych, 3.320 kg orzechów laskowych, 7.250 kg fig, 12.110 kg brzoskwiń suszonych, 3.500 kg pestek brzoskwiń, 360 kg ananasów oraz 407 kg pieprzu białego.

s/s „Oksywie" wyładował w dniu 10 października br. 3.485 kg kawy, 309 kg herbaty. 25.692 kg ziaren kakaowych i 914 kg pieprzu. Towar nadszedł z przeładunku w Hamburgu.

Dnia 12 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Chorzów", który przywiózł z Rotterdamu: 4.488 kg kawy. 2.010 kg herbaty, 1.020 kg masła kakaowego, 2.968 kg orzechów ziemnych. 961 kg cynamonu i goździków oraz 5.200 kg winogron. Z Amsterdamu nadeszło: 1.408 kg herbaty. 5.305 kg kawy, 5.308 kg pieprzu i 3.979 kg innych korzeni.

Dnia 14 października br. s/s „Tunisia" nadszedł z transportem około 40.000 kg owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 września do 14 października br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 6 przetargów, których przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 30 września br. przetarg, na którym wystawiły:

321 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 230 skrzyń, w cenie 37,50—42,— zł
930 klatek winogron włoskich — sprzedano: 930 klatek w cenie 1,10—1,50 zł 1 kg
50 worków rodzynek greckich — sprzedano: 50 worków w cenie 1,25 zł 1 kg

na aukcji w dniu 3 października wystawiono:

541 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 91 skrzyń, w cenie 37,00—41,00 zł skrzynia
467 klatek winogron włoskich — sprzedano: 467 klatek w cenie 1,40—1,55 zł 1 kg
600 worków fig greckich — sprzedano: 600 worków w cenie 95—96 groszy 1 kg
10 worków migdałów włoskich — sprzedano: 4 worki w cenie 6,80—6,90 zł 1 kg
150 worków rodzynek greckich — wycofano
550 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 550 skrzyń w cenie 1,76—1,86 zł 1 kg

dnia 12 października br. wystawiono:

450 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 285 skrzyń w cenie 33,50—38,— zł 1 skrzynia
1.000 worków fig greckich — sprzedano: 800 worków w cenie 95—96 groszy 1 kg
2 worki migdałów włoskich — sprzedano: 2 worki w cenie 7,10 zł 1 kg
50 worków śliwek suszonych kalifornijskich — wycofano

dnia 13 października br. wystawiono:

165 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 95 skrzyń w cenie 31 zł skrzynia
500 klatek winogron holend. — sprzedano: 320 klatek w cenie 7,— zł 1 klatka
130 worków śliwek susz. kalif. — sprzedano: 130 worków w cenie 1,25 zł 1 kg
150 worków rodzynek greckich — wycofano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 7 października aukcję, na której wystawiły:

500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 34—35.50 zł skrzynia
500 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano 500 skrz. w cenie 1.75—1,81 zł 1 kg

na aukcji dnia 13 października wystawiły:

250 skrzyń cytryn włoskich Prima-Fiore — sprzedano: 250 skrzyń w cenie 40—41.50 zł
300 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 300 skrz. w cenie 2—2,02 zł 1 kg
1.000 worków fig greckich — sprzedano: 1.000 worków w cenie 94—97 groszy 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W ostatnim czasie nadszedł do Gdyni pierwszy transport cytryn włoskich „Prima Fiore". Transport ten w ilości 6 wagonów nadszedł

drogą lądową do Kopenhagi, gdzie następnie załadowany został na statek do Gdyni.

Towar nadszedł w stanie zielonym, co łącznie z tym, że w magazynach portowych jest jeszcze zapas „Verdelli“ ca 5.000 skrzyń, nie dało spodziewanej dobrej ceny. Za parę „Prima Fiore“ płacono 82—84 zł. Za „Verdelli“ 74—76 zł. Lepsze partie Verdelli dorównują ceną „Prima Fiore“.

Pomarańcze Mosambique, których transport nadszedł ostatnio w ilości 5.000 skrzyń, sprzedawane są, przy średnim zainteresowaniu po 1,80—1,90 zł 1 kg.

Ostatnio ukazały się na rynku winogrona rumuńskie (towar gatunkowo słaby) i sprzedawane są w cenie 1,25—1,40 zł 1 kg.

Jak już donosiliśmy, winogrona włoskie na razie nie nadchodzą.

Winogrona bułgarskie sprzedawane są po 1,40—1,50 zł 1 kg.

Winogrona holenderskie nadchodzą w małych ilościach. Nie cieszą się większym zainteresowaniem wskutek silnej konkurencji. Są bowiem najdroższe z tych winogron, które dowożone są na rynek polski. Cena kształtuje się ca 8,— zł za klatkę 5-kilogramową brutto.

Dowożone ostatnio w większych ilościach figi greckie, cieszą się dość dużym zainteresowaniem i sprzedawane są w cenie ca 0,96—1.00 zł 1 kg.

Figi tureckie cieszą się mniejszym zainteresowaniem od greckich, wskutek czego nie notowano większych transakcyj w tym artykule. Cena jest wyższa od greckich ca 10 groszy na 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 października br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 6.385 skrzyń pomarańcz, 3.540 skrzyń cytryn i 111 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dniu 30 września br. zapas pomarańcz zwiększył się o ca 15%, a zapas cytryn o ca 15%. Ponadto pojawiła się już nowa partia grapefruitów z tegorocznych zbiorów.

POPIERANIE PRODUKCJI WINOGRON KRAJOWYCH.

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych podjęło w roku bieżącym starania w kierunku podniesienia jakości winogron krajowych.

W tym celu zostało *obniżone cło na winogrona zagraniczne,* przy równoczesnym jednak nałożeniu specjalnej opłaty *w wysokości 2.50 zł* od 100 kg, która została przeznaczona na popieranie wytwórczości krajowej w tej dziedzinie.

Pod nadzorem wykwalifikowanego personelu danej Izby Rolniczej wykonywane są prace w zakresie kontroli standaryzacyjnej dla krajowej produkcji winogron. Tymczasowe normy standaryzacyjne dla winogron deserowych, które korzystać chcą z odpowiedniej premii, przewidują konieczność dokonywania zbiorów gron dopiero w stanie pełnej dojrzałości. Poza tym wymagana jest czystość gron, a w zakresie opakowania stawiany jest warunek skrzynkowania poszczególnych odmian bez prawa mieszania różnych odmian.

Niedawno właśnie zakończono okres premiowania winogron krajowych. Ogółem zgłoszono do premiowania około 40 tys. kg winogron, pochodzących przeważnie z Podola, które uzyskały premie w wysokości łącznej około 12 tys. zł. Należy podkreślić, że jest to pierwszy rok działania systemu premiowego i że obecnie, w związku z tą akcją, pojawiły się na rynku winogrona krajowe, zerwane o właściwej porze, dobrze dojrzałe i odpowiednio opakowane. Dzięki postawionemu przez system premiowy warunkowi dokonywania zbiorów dopiero w okresie pełnego dojrzewania, wpłynęło na rynek 120 tys. kg winogron bezpremiowych, o znacznie jednak lepszym gatunku, aniżeli poprzednio, gdyż pochodziły one z winnic, które zbiór swój w rb. opóźniły, aby skorzystać z przywileju premii dla gron najbardziej okazałych.

ROZPOCZĘCIE SEZONU OWOCOWEGO W PALESTYNIE.

Nadchodzące zbiory owoców zapowiadają się dobrze. Oblicza się je na 14 milionów skrzyń, gdy w roku ubiegłym przyniosły tylko 11 mil. skrzyń. W związku z tym rozpoczęto już przygotowywania do kampanii eksportowej. Ponieważ przewiduje się wzrost przewozów przez Haifę (blisko połowa zbiorów) poczyniono tam pewne inwestycje. Dokonano między innymi rozbiórki dużego magazynu tranzytowego w Jaffie i przeniesiono go do Haify, powiększając tym samym powierzchnię składów o 25%, przedłużono nadbrzeże o dwie długości statków, w przewidywaniu wzrostu przeładunków pomarańcz. W Tel-Avivie pobudowanie nowego przejazdu zwiększy sprawność portu. Z drugiej jednak strony połączenie z zapleczem okazało się niewystarczającym, ponieważ linia kolejowa do Haify ustawicznie jest niszczona przez terrorystów arabskich, a idąca równolegle szosa okazała się niewystarczającą.

Dodać należy, iż przystąpiono już do pierwszych załadowań owoców cytrusowych, które wysłano do Konstancy i na rynek londyński (cytryny i grapefruity). Równocześnie donoszą, iż na skutek pertraktacji między armatorami i plantatorami obniżono frachty na owoce do Anglii; także stawki dla importowanych skrzynek i opakowań mają ulec obniżce.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 października 1938 r. | NR 20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

POLSKO-BAŁTYCKA WSPÓŁPRACA HANDLOWA

Ważność związków gospodarczych Polski z krajami bałtyckimi, aczkolwiek przez wszystkich podkreślana, zupełnie nie idzie w parze z wymianą towarową, stanowiącą przecież najważniejszy element współpracy gospodarczej. Przyczyn tego zjawiska jest bardzo wiele, najważniejsza jednak leży w podobnej strukturze gospodarczej Polski i krajów bałtyckich — krajów przede wszystkim rolniczych. Na Litwie bowiem 76,79% (1936 r.) ludności zajmuje się rolnictwem, w przemyśle zatrudnionych jest tylko 6,4%; na Łotwie stosunek ten wynosi 66,2% (1930 r.) i 13,5%, w Estonii zaś 60,2% (1934 r.) i 17,8%. Rolnicza struktura tych krajów znajduje swe odbicie w ich handlu zagranicznym, którego główne artykuły eksportu i importu przedstawiają się przeciętnie w ostatnich latach następująco:

EKSPORT	Litwa	Łotwa	Estonia
w %% og. wartości eksportu:			
masło	19	18	20
wyroby gotowe	8	19—26	19—26
len	13	12	—
zwierzęta domowe	11	—	—
drzewo i wyroby	25—30	50	35
IMPORT			
w %% og. wartości importu:			
jaja	—	—	2—3
cukier	—	—	3,9
materiały pędne	8—10	12—14	4
węgiel i koks	4,8	10,8	1,3
wyr. przemysłowe	54,2	52,3	59,4

Oczywistym jest, że struktura ta narzuca kierunki handlu zagranicznego tych krajów, tym się też tłumaczy związanie się krajów bałtyckich z zachodnimi krajami przemysłowymi, stanowiącymi chłonne rynki dla ich wywozu. Stosunkowo łatwy zbyt artykułów rolniczych na tych rynkach skierowały rolnictwo krajów bałtyckich w kierunku produkcji hodowlanej, przemysłu nabiałowego i jajczarskiego. Tak więc hodowla trzody chlewnej kierowana jest prawie wyłącznie na wytwórczość bekonów, przemysł nabiałowy i jajczarski prowadzony głównie przez kooperatywy, dzięki przepisom normalizacyjnym, dysponuje bardzo wysokim gatunkiem produktów i posiada duży rynek głównie w Anglii i Niemczech. Dwa te kraje grają dominującą rolę w obrotach z Litwą, Łotwą i Estonią. Mianowicie ich udział procentowy w handlu zagranicznym krajów bałtyckich (wg wartości) wynosi:

	Estonia		Łotwa		Litwa	
W eksporcie w %% og. wart.	1930	1937	1930	1937	1930	1937
Niemcy	30,1	30,6	26,6	35,3	59,9	16,5
Anglia	32,3	33,9	28,4	38,4	19,5	46,4
Polska wraz z W. M. Gdańskiem	1,2	1,3	1,2	0,5	—	0,4
W imporcie w %% og. wart.	1930	1937	1930	1937	1930	1937
Niemcy	28,3	26,1	37,2	27,1	48,5	21,8
Anglia	8,6	16,7	8,3	20,7	7,7	27,9
Polska wraz z W. M. Gdańskiem	8,5	2,0	11,4	2,0	3,3	0,04

Udział Polski w handlu zagranicznym krajów bałtyckich, jak to wynika z przytoczonych tablic, jest nikły; jeszcze mniejszy oczywiście jest procentowy udział tych krajów w handlu zagranicznym Polski.

Mianowicie w 1937 r. *przywóz* z Estonii wynoszący 2.526 tys. zł stanowi 0.2% ogóln. przywozu,

wywóz do Estonii wynoszący 2.448 tys. zł stanowi 0,2% og. wywozu

przywóz z Łotwy wynoszący 965 tys. zł stanowi 0,1 proc. og. przywozu,

wywóz do Łotwy wynoszący 4.387 tys. zł 0,4 proc. og. wywozu,

przywóz z Litwy wynoszący 780 tys. zł stanowi 0,1 proc. og. przywozu,

wywóz do Litwy wynoszący 67 tys. zł stanowi 0,0 proc. ogólnego wywozu.

Kurczenie się polsko-bałtyckiej wymiany towarowej, dochodzącej dzisiaj do tak nikłego odsetka rozpoczyna się od mniej więcej 1931 r. Kryzys dotykający wówczas kraje bałtyckie oraz trudności walutowe zmuszają je do aktywizacji bilansu handlowego. Toteż wprowadzają one restrykcje dewizowe, a poprzez centralizację produkcji artykułów eksportowych zmierzają do uzyskania nadwyżek eksportowych. Tendencja ta przejawia się we wszystkich trzech krajach, zrealizowana zaś została w formie dużych kooperatyw, grających obecnie dominującą rolę w handlu zagranicznym tych krajów.

Obok zmian strony organizacyjnej handlu zagranicznego następuje zmiana prowadzonej polityki handlowej, znajduje ona swój wyraz w polityce traktatowej krajów bałtyckich, zwłaszcza ustalanych traktatowo kontyngentach. Dotyczą one w poważnej mierze wymiany towarowej z Polską , ograniczając ją do dzisiejszych rozmiarów.

I tak na Łotwie wprowadzone w 1932 r. restrykcje — reglamentacja handlu zagranicznego, jak i zagranicznego obrotu dewizowego — przekreśliły znaczenie zawartego w 1929 roku traktatu handlowego i nawigacyjnego. W okresie tym handel zagraniczny Łotwy podzielony został według sposobu rozliczeń i regulacyj rachunków na trzy grupy: clearingową, kontyngentową i kompensacyjną. Do tej ostatniej grupy należała przez dłuższy czas Polska. Stanowiło to duże utrudnienie we wzajemnych stosunkach handlowych. jest to bowiem najtrudniejsza, zarówno dla importera, jak i eksportera forma handlu. Toteż nieuniknionym skutkiem było wspomniane już kurczenie się wymiany towarowej polsko-łotewskiej.

Rok	Przywóz do Polski z Łotwy w milionach zł	Wywóz z Polski do Łotwy w milionach zł	Saldo	Stosunek wywozu do przywozu
1930	6.476	67,327	60.851	10,4
1931	3,166	30.506	27.340	9.6
1932	2.055	9,116	7.061	4.6
1933	1.277	6.851	5.574	5.4
1934	0,894	6,817	5.923	7,6
1935	1.051	7,475	6.424	7.1
1936	1,118	4.347	3.229	3,9
1937	0.965	4.387	3.422	4.5

Odpadnięcie konkurencji najbardziej elastycznej grupy clearingowej oraz kalkulujące się ceny towarów łotewskich na rynku polskim dały podstawę do zawarcia dnia 5 III br. w Warszawie układu kontyngentowego z ważnością na rok 1938 i klauzulą, przewidującą w razie niewypowiedzenia, przedłużenie układu na rok następny. Jednocześnie podpisany został protokół celny o takim samym terminie ważności.

Umowa kontyngentowa jest pierwszą umową tego rodzaju, zawartą między Polską a Łotwą. Ustala ona listy kontyngentów na przywóz z Polski do Łotwy i na przywóz z Łotwy do Polski, oraz zawiera postanowienie co do przydziału dewiz przez obie strony w granicach ustalonych kontyngentów oraz na przywóz poza ustalonymi kontyngentami, jeśli którakolwiek ze stron wyda w drodze autonomicznej takie pozwolenie przywozu. Polska uzyskała kontyngenty na szereg artykułów, z których najważniejsze są: węgiel, żelazo, wyroby blaszane, emaliowane. blacha cynkowa, rury żelazne, sól, soda, kalcynowana. kaustyczna, konie i in. Łotwa uzyskała na przywóz do Polski kontyngenty na: flądry i minogi. kazeinę słodką, kalosze. podgrzewacze do kotłów i inne.

Uznać należy, iż zawarcie wyżej omówionych układów gospodarczych stanowi pozytywne i korzystne rozwiązanie trudności. jakie uniemożliwiały dotychczas rozwój polsko-łotewskiej wymiany towarowej. co, jak zobaczymy z cyfr za pierwsze półrocze br. poważnie te obroty ożywiło. Mianowicie handel zagraniczny z Łotwą w okresie pierwszych sześciu miesięcy br. wynosił w przywozie 466 tys. zł. w wywozie 2.441 tys. zł (w takim okresie 1937 roku — 1.762 tys. zł), dając saldo dodatnie 1.975 tys. zł (w 1937 r. — 1.445 tys. zł).

Stale dodatnie dla Polski salda wymiany towarowej z Łotwą usprawiedliwione są tym, że eksport nasz jest strukturalnie uzasadniony, nie stanowi on bowiem konkurencji dla łotewskiej produkcji krajowej. Dla uwypuklenia tego podajemy strukturę handlu zagranicznego z Łotwą. Mianowicie w 1937 r. przywóz nasz z Łotwy składał się głównie z przetworów spożywczych — śledzi za 84 tys. zł. przetworów chemicznych i farmaceutycznych za 113 tys. zł, surowców włókienniczych i wyrobów za 210 tys. zł oraz papieru i wyrobów za 419 tys. zł. Wywieźliśmy natomiast do Łotwy: pszenicy za 309 tys. zł. węgla za 1.884 tys. zł. skór i wyrobów za 1.082 tys. zł oraz drewna i wyrobów za 666 tys. zł.

Wymiana towarowa z drugim nadbałtyckim krajem — Estonią opiera się na traktacie handlowym i nawigacyjnym z dn. 19 II 1927 r. uzupełnionym dodatkowym protokółem z 1929 roku. Traktat ten oparty na klauzuli największego uprzywilejowania, pozwalał początkowo na dosyć znaczne obroty. jednakże podobnie jak i na Łotwie, wprowadzone w Estonii

restrykcje ograniczyły naszą wymianę z tym krajem do niskich stosunkowo cyfr. Ilustruje to następujące zestawienie handlu zagranicznego z Estonią:

	Przywóz do Polski		Wywóz z Polski	
Rok	ton	tys. zł	ton	tys. zł
1930	5.450	3.024	47.414	11.719
1931	2.276	1.602	81.169	6.328
1932	2.958	1.168	37.449	2.522
1933	5.428	1.745	22.972	2.015
1934	1.092	1.008	20.956	2.200
1935	3.759	1.313	11.160	1.686
1936	6.639	1.847	17.449	2.281
1937	6.744	2.526	19.195	2.448

Jak już wspomnieliśmy, bezpośrednią przyczyną ograniczenia obrotów z Polską była stosowana przez Estonię polityka reglamentacyjna, wprowadzona w okresie nasilenia światowego kryzysu gospodarczego, który Estonia początkowo silnie odczuwała. Stworzyło to konieczność przejścia obu państw na system wzajemnych kontyngentów, ustalanych rokrocznie. Na rok bieżący układ kontyngentowy wraz z protokółem celnym został podpisany 19 II br. z ważnością na rok, od 1 I 1938 r. Ustala on kontyngenty na przywóz z Estonii do Polski i z Polski do Estonii. Jednocześnie strony zobowiązały się do przydzielenia dewiz na pokrycie przywozu w granicach ustalonych kontyngentów.

Z ważniejszych kontyngentów przyznanych przez Estonię dla Polski, wymienić należy: cukier, żelazo handlowe, blachę cynkową i czarną, biel cynkową, węgiel i koks, mat. wybuchowe, sodę kaustyczną i kalcynowaną, naczynia blaszane, emal., stożki do kapeluszy, przędzę wełnianą itd. Z kontyngentów przyznanych Estonii, najważniejsze obejmują: ryby słodkowodne, przędzę bawełnianą, kazeinę, maszyny mleczarskie itd. Zaznaczyć należy, iż dla szeregu artykułów wywożonych z Polski układ przewiduje pewne zwiększenie kontyngentów w stosunku do 1937 r. Widomym efektem tego jest wzrost obrotów w pierwszym półroczu br., wynoszących w przywozie z Estonii 1.179 tys. zł, a w wywozie 1.577 tys. zł, dających saldo dodatnie 398 tys. zł, podczas gdy za taki okres ubiegłego roku mieliśmy saldo ujemne, wynoszące 430 tys. zł.

Stosunki handlowe Polski z trzecim państwem bałtyckim — Litwą, z którą nie posiadamy dotychczas traktatu handlowego, odbywały się głównie za pośrednictwem innych krajów. Wymiana towarowa była początkowo nawet dosyć znaczna, wynosząc np. w 1929 r. po stronie przywozu do Polski 235 tys. zł. a w wywozie z Polski 9.781 tys. zł i dając saldo dodatnie 9.564 tys. zł. Po tym roku gwałtownie spada, tłumaczy się to tym, że właśnie począwszy od 1929 r. Litwa wprowadziła dla krajów, z którymi nie posiada traktatów handlowych czterokrotnie wyższe cło, uniemożliwiając konkurencję na tym rynku.

Na przestrzeni ostatnich sześciu lat handel Polski z Litwą kształtował się następująco:

Eksport z Polski		Import z Litwy		
Rok	w mil. zł	Rok	w mil. zł	Saldo
1932	— 3,1	1932	— 0,2	— 2,9
1933	— 0,4	1933	— 0.1	— 0.3
1934	— 0,1	1934	— 0.4	+ 0,3
1935	— 0,1	1935	— 1,1	+ 1,0
1936	— 0,1	1936	— 0,3	+ 0,2
1937	— 0,1	1937	— 0,8	+ 0,7

Jedna z głównych przyczyn niskich cyfr wymiany obok braku ustalonych traktatowo stosunków handlowych leży w tym, że Litwa z trzech krajów bałtyckich ma najwybitniejszy charakter kraju rolniczego, co oczywiście odbija się w strukturze jej handlu zagranicznego. Tutaj jeszcze dobitniej niż w dwu poprzednich krajach stoimy przed problemem, co w zamian za nasze produkty, mające dość duży rynek litewski — przywozić. Pogłębia jeszcze tę trudność i to, że cały szereg naszych artykułów wywozowych stanowi konkurencję dla eksportu litewskiego.

Struktura towarowa polsko-litewskiej wymiany towarowej nie jest bogata — w 1937 r. na ogólny przywóz 5.518 ton — 780 tys. zł składały się następujące towary: metale nieszl. i wyr. z nich za 718 tys. zł, drewno — kłody jesionowe za 45 tys. zł, papier i wyr. z niego za 16 tys. zł, przetwory chemiczne za 1.000 zł. W wywozie z Polski, wynoszącym w tym roku 610 ton — 67 tys. zł, na wytwory pochodzenia mineralnego przypadało 17 tys. zł, wytwory poch. roślinnego 5 tys. zł, papier i wyroby 34 tys. zł, maszyny i aparaty 6 tys. zł, wyroby kamieniarskie i ceram. 2 tys. zł.

Jak z tego widzimy, lista towarów jest bardzo szczupła i możliwości jej zwiększenia niewątpliwie istnieją. Możliwości te widziane od strony sfer litewskich oceniane są jednak na ogół pesymistycznie.

Gospodarcze sfery litewskie zgadzają się z tym, że możliwości eksportowe Polski są większe, niż odwrotnie, zwłaszcza np. bezkonkurencyjnie tanich wyrobów włókienniczych łódzkich i białostockich, następnie węgla, żelaza, olei mineralnych. Istniejące różnice zdań dotyczą przede wszystkim sumy obrotu towarowego i metody zapłaty. Litwini w przeciwieństwie do strony polskiej oświadczają się za układem krótkoterminowym i obrotem, sięgającym najwyżej 5—7 milionów litów, żądając jednocześnie przeprowadzenia zasady kompensaty w stosunku 1:1. Stanowisko polskiej strony jest odmienne — według opinii Komitetu Traktatowego stosunków handlowych z Litwą nie należy opierać na clearingu, który z reguły wpływa ograniczająco na wymianę towarową. W każdym razie nic nie przemawia za tym, że obrót ten w tym roku choćby w połowie dosięgnie sumy, jaką ze strony polskiej wymieniano zaraz po nawiązaniu

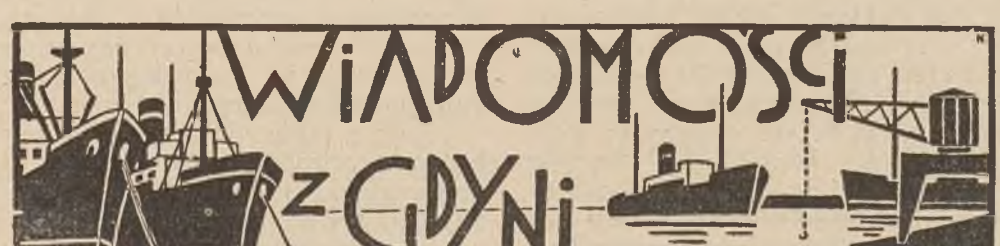
stosunków gospodarczych z Litwą. Jak wynika z podanych cyfr, kształtuje się on wybitnie niepomyślnie dla Polski, wynosząc w okresie pierwszych sześciu miesięcy br. w przywozie 344 tys. zł, a w wywozie tylko 45 tys. zł i dając saldo ujemne 299 tys. zł.

Ogólnie biorąc, wymiana towarowa Polski z krajami bałtyckimi, jakkolwiek nikła, patrząc na nią od strony volumu tych obrotów, jest z punktu widzenia bilansu płatniczego korzystna. Uwzględniając jednak powszechną tendencję do osiągnięcia możliwie obustronnej równowagi obrotów — z góry należy sobie powiedzieć, że ich rozbudowa musi się oprzeć na innych zasadach. Nasze możliwości wywozu do krajów bałtyckich, znacznie przekraczające możliwości przywozu z tej grupy krajów, muszą skierować problem stosunków Polska — kraje bałtyckie przede wszystkim na platformę wyszukiwania ekwiwalentów dla tych krajów za eksport polski. Istotą tego problemu jest tranzyt — skierowanie pewnych ładunków z terenów geograficznie ciążących do portów, przede wszystkim kłajpedzkiego i ryskiego, dając w ten sposób możność opłacenia tym krajom naszego eksportu. Tranzyt taki oczywiście już istnieje, choć stosunkowo mały, należy go tylko z jednej strony rozbudować, stwarzając odpowiednie warunki, z drugiej zaś — przeprowadzić zasadę wciągania sum należnych za tranzyt do rozrachunku dewizowego z tytułu obrotu towarowego.

Równocześnie podnieść należy znaczenie portu gdyńskiego dla wymiany towarowej krajów bałtyckich z rynkami zamorskimi z uwagi na jego gęsto rozbudowaną sieć połączeń okrętowych. — Gdynia jest połączona 50 regularnymi i bezpośrednimi liniami okrętowymi z najważniejszymi ośrodkami handlu światowego, także stosunkowo duża częstotliwość ruchu wysuwają Gdynię na główny port Morza Bałtyckiego. Centralne położenie przy wymienionych wyżej walorach pozwala Gdyni zająć w stosunku do tych portów stanowisko portu zbiorczo-rozdzielczego. Omawiane trzy kraje bałtyckie stanowią bowiem naturalne zaplecze morskie portu gdyńskiego. — Połączone są one z Gdynią dziewięcioma liniami regularnymi o znacznej częstotliwości ruchu — 23 statków miesięcznie. Wyrazem współpracy w tej dziedzinie jest rozwijający się tranzyt morski, jak i stale rosnące cyfry eksportu przez Gdynię.

Pogłębienie tych dziedzin współpracy gospodarczej przyczyni się niewątpliwie do rozwoju polskiej ekspansji gospodarczej, która bez posiadania kilku dogodnych wylotów na morze jest nie do pomyślenia. Państwom bałtyckim umożliwi zaś uniezależnienie się od dwu mocarstw zachodnio - europejskich, na których opierająca się obecnie gospodarka krajów bałtyckich określana bywa jako „stojąca na jednej nodze".

A. Zakrzewski.



POSIEDZENIE PREZYDIUM NASZEJ IZBY.

Dnia 24 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium naszej Izby, w którym wzięli udział wszyscy Wiceprezesi Izby oraz na specjalne zaproszenie Przewodniczący Komisji Morskiej p. Radca Rummel. Prezydium Izby po wysluchaniu sprawozdań Dyrektora Izby p. mgr. J. Kawczyńskiego ze spraw bieżących oraz z sytuacji finansowej Izby za pierwsze 3 kwartały, która to sytuacja przedstawia się pomyślnie — zajęło się rozpatrzeniem projektów 2 ustaw, dotyczących ważnych dziedzin z zakresu spraw morskich, jakie przesłane zostały Izbie do zaopiniowania.

Pierwszy z tych projektów, opracowany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu dotyczy sprawy zarządu i eksploatacji portu handlowego, drugi zaś sprawy klarowania statków morskich.

W odniesieniu do projektu ustawy o zarządzie i eksploatacji portu gdyńskiego Prezydium stwierdziło istnienie w tym projekcie bardzo poważnych różnic w porównaniu do opracowanego w swoim czasie projektu samorządu przemysłowo-handlowego. W związku z tym, Prezydium wypowiedziało się za koniecznością ponownego przepracowania tegoż projektu z uwzględnieniem podstawowych zasad, jakie wysunięte zostały przez prywatne czynniki gospodarcze. Co do projektu ustawy o klarowaniu statków morskich, to Prezydium wypowiedziało się za koniecznością przeprowadzenia takiej ustawy z pewnymi zmianami.

Obie te sprawy będą stanowiły przedmiot obrad Komisji Komunikacyjno-Turystycznej w Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, przy czym przedstawiciele Izby w Gdyni mają te sprawy na Komisji referować.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ.

Dnia 12 października br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. dr. K. Kasperowicza posiedzenie Izbowej Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego posiedzenia, Komisja zajęła się omówieniem szeregu zagadnień, objętych porządkiem dziennym.

Po zapoznaniu się z materiałem ankietowym Izby, dotyczącym zagadnienia wzmożenia obrotów handlowych z krajami rozrachunkowymi, z którego wynikało, że należy wprowadzić t. zw. prywatne transakcje kompensacyjne wiązane, Komisja poparła te postulaty, stając na stanowisku, iż wprowadzenie ich w życie umożliwi spotęgowanie inicjatywy prywatnej, co w konkluzji pociągnąć może za sobą wzrost wywozu.

Odnośnie preferencyj dla importerów, będących jednocześnie eksporterami, zaznajomiono zebranych z zasadami ustalonymi w tej kwestii przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Komisja przyjęła również do wiadomości informację, iż wśród zainteresowanych czynników rozważana jest sprawa dopuszczenia domów importowo-eksportowych, przeprowadzających transakcje wiązane, do korzystania z kontyngentów autonomicznych i umownych.

Z dalszych spraw poruszano kwestię ewtl. reorganizacji systemu dzielenia kontyngentów przywozowych, koncepcję stworzenia ubezpieczalni kredytów eksportowych na wzór istniejących za granicą, sprawę szkolenia fachowców w dziedzinie handlu zagranicznego, przy czym zwrócono uwagę na konieczność powiązania inicjatywy ze strony przedsiębiorstw z działalnością Komisji Stypendialnej R. H. Z. w zakresie wysyłania młodych ludzi na praktyki za granicę, dalej sprawę mającej się odbyć w Warszawie z inicjatywy p. Ministra Przemysłu i Handlu ogólnej konferencji importowej oraz kwestię współpracy Izb z Radą Handlu Zagranicznego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

Dnia 14 października br. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy A. Korzeniewskiego posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej.

Po przyjęciu sprawozdania z prac referatu podatkowego Izby, Komisja przystąpiła do obrad nad kilku aktualnymi zagadnieniami. Między innymi omawiano kwestię zwolnienia obrotów z Wolnym Miastem Gdańskiem od podatku obrotowego, w której to sprawie Komisja wypowiedziała się w całej rozciągłości za wnioskiem o zwolnienie tych obrotów. W sprawie scalenia podatku obrotowego od owoców importowanych, Komisja wyraziła pogląd za scaleniem tego podatku. Przy omawianiu spraw bieżących rozpatrywano m. in. kwestię zniesienia podatku od reklam i anonsów prasowych.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ NASZEJ IZBY.

Dnia 25 października 1938 r. odbyło się w Bydgoszczy pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. Inż. Konrada Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej naszej Izby.

Przedmiotem obrad były sprawy następujące: 1) ustalenie programu prac referatu polityki przemysłowej, 2) sprawa utworzenia Pomorskiej Rady Gospodarczej oraz 3) ustalenie stanowiska Sekcji w odniesieniu do aktualnych zagadnień przemysłu pomorskiego.

Po załatwieniu formalności wstępnych Przewodniczący Wiceprezes Izby Dr Inż. Kasperowicz podkreślił, że aktualna sytuacja przemysłu pomorskiego, przyłączenie do Pomorza okręgu nadnoteckiego i wschodnio-kujawskiego, a w szczególności przeobrażenia strukturalne, wynikające z programu inwestycyjnego Rządu, nakładają na pomorski samorząd gospodarczy nowe i niezmiernej wagi obowiązki. W związku z tym zachodzi potrzeba ustalenia szczegółowego programu prac przede wszystkim na odcinku przemysłowym. Wytyczne programowe akcji w tym kierunku powinny zmierzać do: 1) utrzymania dotychczasowego stanu posiadania w dziedzinie przemysłowej, 2) zapewnienia istniejącemu przemysłowi warunków pełnego wykorzystania jego zdolności produkcyjnej, 3) stworzenia warunków dla powstawania nowych gałęzi przemysłu, opartych na surowcach pomorskich, oraz 4) wytworzena z Wielkiego Pomorza zwartego kompleksu gospodarczego.

W wyniku szczegółowej dyskusji Sekcja zaakceptowała program działalności Izby na odcinku przemysłowym, przy czym powzięła uchwałę, ażeby Izba przystąpiła do rozwiązania w pierwszym rzędzie między innymi problemów następujących: 1) zagadnienie kredytowe, 2) decentralizacja dostaw i robót, 3) ustalenie pomorskiego programu inwestycyjnego, oraz 4) uruchomienie zakładów nieczynnych, posiadających odpowiednie w tym kierunku kwalifikacje.

Z kolei Dyrektor Izby Kawczyński poinformował Sekcję o celach i organizacji Pomorskiej Rady Gospodarczej, której powołanie do życia zapowiedział p. Wojewoda Pomorski, na Zebraniu Plenarnym dnia 9 czerwca 1938 r. W szczególności Dyrektor Izby podniósł, że naczelnym zadaniem Pomorskiej Rady Gospodarczej będzie opracowanie, a następnie realizowanie pomorskiego programu gospodarczego. Dlatego już obecnie aktualną staje się rzeczą, ażeby pomorskie sfery gospodarcze przystąpiły do ustalenia tych zagadnień, które powinny być przedmiotem działalności Pomorskiej Rady Gospodarczej.

Ze spraw bieżących Sekcja omówiła kwestie, związane z wyborem trzeciego wiceprezesa Izby z ramienia Sekcji Przemysłowej.

Poza tym Sekcja ustaliła zasady opiniowania wniosków o przyznanie prawa zatrudnienia obcokrajowców w przemyśle oraz tryb postępowania przy wydawaniu opinij o poszczególnych przedsiębiorstwach przemysłowych.

Sekcja szczegółowo rozpatrzyła sprawę importu części rowerowych wyrabianych w kraju w dostatecznej ilości, a pod względem jakości nie ustępujących wyrobom pochodzenia zagranicznego.

Sekcja przedyskutowała sprawę emigracji fachowców z Polski, przy czym zajęła stanowisko, że fachowcy Polacy powinni pozostać w kraju, a ponadto należy propagować ideę powrotu do Polski fachowców, którzy z Polski dawniej wyemigrowali.

POBYT WICEPREZESA IZBY HANDLOWEJ Z ALGERU W GDYNI.

Dnia 27 października br. przybył do Gdyni wiceprezes Izby Handlowej w Algerze p. Georges Louis Breuleux w celu zapoznania się z warunkami pracy strefy wolnocłowej portu gdyńskiego.

Wiceprezes Breuleux zwiedził port nasz i jego urządzenia w towarzystwie Dyrektora Urz. Morskiego inż. Łęgowskiego oraz przedstawiciela naszej Izby mgr. J. Klimka, interesując się szczegółowo organizacją i pracą wolnej strefy.

Po odbyciu konferencji w sprawie możliwości wzmożenia wymiany towarowej między Algerem a Polską, gość francuski był podejmowany przez naszą Izbę śniadaniem w gmachu Arbitrażu Bawełny, po czym przez Gdańsk wyjechał do Niemiec.

WIZYTY LITWINÓW W GDYNI.

W pierwszych dniach października br. bawiła w Gdyni delegacja litewskiego Ministerstwa Rolnictwa w składzie pp.: hr. Broel Platera i Kiesielusa, którzy przybyli na wybrzeże w celu zapoznania się ze stanem polskiego rybołówstwa morskiego oraz urządzeniami gdyńskiego portu rybackiego. Delegacja litewska zwiedziła przemysłowe i handlowe placówki rybne oraz przedsiębiorstwa rybołówcze, także Halę i Chłodnię Rybną, fabrykę mączki rybnej i magazyny śledziowe w porcie rybackim Gdyni, oraz w towarzystwie naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewickiego — nowy port rybacki w Władysławowie.

Dnia 25 października br. przybył do Gdyni na statku szwedzkim „Marieholm" kapitan portu w Kłajpedzie p. Dowgierd. Po złożeniu wizyty kapitanowi portu gdyńskiego kmdr. Kańskiemu, kpt. Dowgierd zwiedził szczegółowo nasz port, interesując się specjalnie urządzeniami przeładunkowymi dla drzewa.

Z Gdyni udał się gość litewski na zwiedzenie portu do Gdańska a następnie w dalszą podróż po Bałtyku.

Z OBRAD KUPIECTWA GDYŃSKIEGO.

W czwartek 20 bm. odbyło się przy licznym udziale członków plenarne zebranie Korporacji Kupieckiej w Gdyni. Obradom przewodniczył prezes Cz. Nowacki, który po powitaniu przybyłych przedstawicieli władz skarbowych pp. insp. Edwarda Grzybowicza i mgr. M. Dobrowolskiego oraz Prezesa Związku i wicedyr. Izby Przem.-Handl. T. Marchlewskiego, dyr. Banku Polskiego p. Wody, przedstawiciela Cechów Rzemiosła Chrześcijańskiego w Gdyni p. radnego Józefa Rataja, członków Prezydium Koła Drob. Kupiectwa, przedstawicieli prasy oraz nowoprzyjętych w ostatnim okresie czasu członków Korporacji w liczbie 47, stwierdzając, że ogólny stan liczebny członków Korporacji łącznie z Kołem Drob. Kupiectwa (169) wynosi według ewidencji 441 kupców.

Po przyjęciu protokółu ostatniego plen. zebrania wicedyr Izby Przem.-Handlowej w Gdyni i Prezes Zw. Towarzystw Kup. na Pomorzu p. Tadeusz Marchlewski w dłuższym i interesującym referacie naświetlił aktualne zagadnienia kupieckie, opracowywane obecnie przez Izbę, a dotyczące: importu, cen towarowych, opłat skarbowych za produkty rolne, spółdzielczości, dostaw dla wojska i kursów dokształcających, jak również przedstawił rolę aktywną kupca w życiu gospodarczym i społecznym. Po swym przemówieniu, prezes T. Marchlewski wręczył zasłużonemu członkowi Korporacji Kupieckiej i znanemu w Gdyni ze swej działalności społecznej p. Franciszkowi Grzegowskiemu — dyplom honorowy, nadany mu z okazji 25-lecia jego pracy kupieckiej. Następnie w imieniu Korporacji Kupieckiej prezes Cz. Nowacki wręczył jubilatowi piękny album pamiątkowy.

W obradach nad sprawami gospodarczymi i organizacyjnymi przedstawiono wyniki dotychczasowej akcji kredytowej dla kupiectwa. Rozprowadzane za pośrednictwem Banku Zw. Spółek Zarobkowych, oddział gdyński i Bank Handlowy kredyty kupieckie stanowią poważny czynnik dla zasilenia kapitałami obrotowymi. Także wiadomość o nowych kredytach nieograniczonych t. zw. kredytach pionierskich dla handlu hurtowego, zebrani przyjęli z zadowoleniem. Rozprowadzanie tegoż kredytu pionierskiego już jest w toku.

Następnie po omówieniu planu przeprowadzenia zbiórki na Pomoc Zimową na okres 1938/39 przeprowadzono zbiórkę na zasilenie funduszu na pomoc rodakom za Olzą. na co zebrano kwotę 176,— zł. Na wniosek prezesa Nowackiego wprowadzony został na członka Korporacji dyrektor oddziału gdyńskiego Banku Polskiego p. Woda, długoletni członek bratniej organizacji w Bydgoszczy.

S/S „LIDA" POLSKI FRACHTOWIEC DRZEWNY.

Dnia 26 X 1938 r. przed południem przybył do Gdyni zamówiony w grudniu ub. r. przez Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. w stoczni angielskiej Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. w Newcastle-on-Tyne nowy statek polski.

Statek ten został dnia 26 sierpnia 1938 r. spuszczony na wodę i otrzymał nazwę historycznego miasta Lida.

Jest to parowiec jednośrubowy, mający około 2.100 ton pojemności z wzmocnieniem przeciwlodowym. Długość jego wynosi 117,34 m. Siła maszyn systemu Bauer — Wach wynosi około 1.000 KM. Statek posiada dwie duże ładownie z międzypokładem w tylnej ładowni, 4 luki, 2 maszty oraz 4 półmaszty przy nadbudówce.

Nowy statek jest przeznaczony do przewozu drzewa. Komendantem s/s „Lida" jest kpt. Jaworski.

Przez nabycie s/s „Lida" flota Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa okrętowego powiększyła się do 5 jednostek i wynosi obecnie razem 9,000 BRT.

POŁĄCZENIE GDYNI Z PORTAMI ZACHODNIEGO WYBRZEŻA AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Norweskie Tow. Żeglugowe Den Skandinaviska Syd-Pacific Linje (Knut Knutson O. A. S., Haugesund) uruchamia na okres próbny 4 miesięcy regularną komunikację z portów Południowego Pacyfiku do Gdyni.

Obsługiwane są następujące porty w Południowej Ameryce: Valparaiso, Autofagasta, Arica, Callao, Guyaquil i Buenaventura.

Rozkład jazdy statków wymienionej linii okrętowej, przybycie do Gdyni około dn. 5 I 1939 r. — m/s „John Bakke", około dn. 5 II 1939 r. — m/s „Emma Bakke", około dnia 5 III 1939 r. — m/s „Samuel Bakke" i około dn. 15 IV 1939 r. — m/s „Vinland".

Przedstawicielem nowej linii jest fa „Bergtrans" Tow. Żeglugowe Sp. z ogr. odp. w Gdyni, ul. Portowa 15.

BUDOWA NOWEGO STATKU POLSKIEGO W GDYNI.

W połowie października br. odbyło się założenie stępki pod nowobudujący się statek w Stoczni Gdyńskiej.

Będzie to statek przeznaczony dla celów badawczo-dozorczych, ze specjalnym przeznaczeniem dla rybołówstwa. Nowa, stosunkowo niewielka jednostka będzie miała urządzenia, przystosowane do badań morskich, a więc laboratoria, akwaria itp., ponadto komplet sieci oraz rozmaitych przyrządów do badań biologii i hydrografii morza. Kadłub statku będzie stalowy, napęd motorowy.

Nowy statek badawczo-dozorczy, zamówiony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, oddany zostanie do eksploatacji Morskiemu Urzędowi Rybackiemu oraz Stacji Morskiej.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. WRZEŚNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 11.184 min. 50 z zużyciem prądu 79.994 kWh i przeładowano 189.279 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 75,5%, w ubiegłym roku 110,1%, spadek zatem wynosi 34,6%.

SYTUACJA NA RYNKU FRACHTOWYM W MIES. WRZEŚNIU 1938 ROKU

(według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Naprężona sytuacja polityczna wywarła swe piętno na kształtowanie się rynku frachtowego gdyńsko - gdańskiego: mianowicie frachtowanie tonażu we wszystkich dziedzinach napotykało na ogromne trudności, gdyż armatorzy decydowali się na frachtowanie swego tonażu do i z południowo-wschodnich portów bałtyckich, specjalnie z Gdyni i Gdańska, tylko w wypadkach, gdy ich statki były w pozycji prompt. Wskutek tego stawki frachtowe podskoczyły znacznie wzwyż. I tak, gdy płacono w ostatnim tygodniu września za statek 2000 ton z Gdańska do Göteborga sh. 5/—, dzień później za tą samą wielkość płacono sh. 6/—. Jak już wspomnieliśmy, frachtujący byli zmuszeni płacić za statki w pozycji prompt przynajmniej o 1/— sh. więcej, a z frachtowaniem na dalsze terminy woleli odczekać aż do wyjaśnienia się sytuacji politycznej.

D r z e w o.

W pierwszej połowie września eksport drzewa do Anglii był dość ożywiony, podczas gdy z poprzednio wspomnianych powodów, eksport w drugiej połowie miesiąca prawie że ustał.

Do Londynu płacono: za D/B/B sh. 26/— Baltwood Net, za drzewo twarde obrzynane sh. 45/— Baltwood Gross, za drzewo twarde nieobrzynane sh. 50/— Baltwood Gross.

Do Hull: za D/B/B — sh. 30/— Baltwood Gross, za drzewo twarde obrzynane sh. 48/— za drzewo twarde nieobrzynane sh. 53/—.

Do Tynedock: za D/B/B sh. 33/—.

Do portów zach. wybrz. Garston i Perston: za D/B/B sh. 40/—.

Do Manchester i Liverpool: za D/B/B — sh. 38/—.

Poza tym wspomnieć należy o zafrachtowaniu ok. 1000 faths. do Gandawy po sh. 30/—.

Pierwsze dni października wykazały dalszy wzrost stawek frachtowych, która to tendencja utrzyma się niewątpliwie do listopada.

Żaglowce.

Niepewny stan polityczny spowodował również i w dziedzinie frachtowania małego tonażu pewien zastój, podczas gdy w pierwszej połowie września zanotować było można dość żywy eksport makuchów do Danii, za które płacono Rmk. 4,75 do Rmk. 5,— do jednego portu położonego nie dalej na północ jak Aarhus. W drugiej połowie miesiąca jednakże stawki poszły znacznie w górę, a podaż tonażu zmalała.

Wspomnieć należy o zafrachtowaniu 400 ton zboża do Aalborg po Rmk. 5. Poza tym odprawiono cały szereg mniejszego tonażu z ładunkiem drzewa do Kopenhagi i portów prowincjonalnych, o wielkości ca 60 stds., za które płacono sh. 25/— za std. Również odprawiono cały szereg małych statków do prowincjonalnych portów Holandii, które szły na poczet kontraktów zawartych na wiosnę br., po Hfl. 15,—.

Zboże.

We wrześniu eksport zboża ożywił się. — Niestety już w ostatniej dekadzie stawki podskoczyły z sh. 3/3 na 3/6 i 3/9, hamując przez to częściowo eksport.

W pierwszych dniach października stawki spadły na sh. 3/— gold do sh. g. 3/3 i należy przypuszczać, że na tym poziomie utrzymają się do listopada.

W związku ze specjalnymi warunkami sprzedaży do Belgii, wyeksportowano do Belgii (Antwerpii) większą ilość zboża (żyta i jęczmienia) po stawce wyżej wspomnianej. Eksport zboża polskiego do Niemiec na zasadzie kompensacji jest regulowany przez „Reichsgetreidestelle", który to urząd przez swoje organy bliźniacze podstawia tonaż, gdyż eksporterzy polscy sprzedali f. o. b. Zarówno klarowanie jak i frachtowanie tego tonażu powierza się wyłącznie firmom niemieckim.

Węgiel.

Jak już poprzednio wspomnieliśmy eksport węgla wykazał pewne ożywienie — Stawki frachtowe uplasowały się powyżej poziomu ubiegłego miesiąca, za wyjątkiem ostatniego tygodnia września, wykazują tendencję stałą. Na ogół płacono z Gdyni-Gdańska do Danii sh. 5/— do 5/6, do Południowej Szwecji sh. 5/3 do 6/—, do Rouen sh. 6/6 do 7/—, do Bordeaux sh. 7/6 do 8/—.

W październiku stawki frachtowe pójdą lekko wzwyż, po czym od połowy listopada niewątpliwie lekko opadną.

W SPRAWIE WYDAWANIA TOWARU Z MAGAZYNU INACZEJ, JAK WEDŁUG INSTRUKCJI ZLECENIODAWCY.

Wydział Handlowy Sądu Okręgowego w Gdyni wydał ostatnio wyrok o zasadniczym znaczeniu dla stosunków w porcie gdyńskim na odcinku składowania towarów.

Firma zagraniczna A, importująca skóry przez Gdynię do Polski, dała polecenie gdyńskiej firmie ekspedycyjnej B, określając ściśle na jakich warunkach ma wydać partię skór, wartości kilkunastu tysięcy złotych, odbiorcy C w Polsce.

Między dostawcą zagranicznym A i odbiorcą krajowym C szły pertraktacje w sprawie zmiany warunków wydania towaru. — Odbiorca C zwrócił się do firmy ekspedycyjnej B w Gdyni, przedkładając jej list firmy A za granicą, że zgadza się na wydanie towaru na zmienionych warunkach, aniżeli opiewały instrukcje, które firma B otrzymała od firmy A. Ekspedytor B w Gdyni, nie zwróciwszy się do swego mocodawcy za granicą z zapytaniem, czy ma wydać towar na innych warunkach, aniżeli opiewa udzielona mu przez A instrukcja, uznał przedłożony mu przez odbiorcę krajowego C list firmy A za wystarczający i wydał firmie C towar, nie odczekawszy na ewtl. zmianę instrukcji. Firma A, odmyśliwszy się po napisaniu listu do firmy C, instrukcji takiej do ekspedytora B nie wysłała. W międzyczasie stał się odbiorca C niewypłacalny.

Firma A zwróciła się wówczas ze skargą do Wydziału Handlowego S. O. w Gdyni o odszkodowanie przeciwko ekspedytorowi B z powodu niewykonania udzielonej mu instrukcji.

Sąd przychylił się do wniosku powódki A i skazał pozwaną B za zapłacenie pełnej równowartości, o jaką została poszkodowana firma B przez niewypłacalność firmy C.

Wyrokiem tym sąd potwierdził, że działający na zasadzie rzetelności kupieckiej składownik, wzgl. ekspedytor jest obowiązany, jako powiernik właściciela towaru, wydać towar ściśle według otrzymanej od niego instrukcji i nie ma prawa na własną rękę wprowadzić jakichkolwiek zmian.

Wyrok powyższy ma duże praktyczne znaczenie, gdyż wykazuje, że wszelkie samowolne odchylenie od instrukcji czyni ekspedytor wzgl. składownik na własne ryzyko i jest za nie składającemu odpowiedzialny.

Jeżeli port w Gdyni ma rozwijać się jako ośrodek dyspozycji, w którym z całym zaufaniem mają zagraniczni właściciele składować swoje towary, muszą mieć absolutną pewność, że ekspedytor, wzgl. składownik będzie ściśle wykonywał ich dyspozycje.

UJEDNOLICONE PRAWO WEKSLOWE W PAŃSTWACH BAŁTYCKICH.

Z dniem 1 października weszły w życie jednolite dla wszystkich państw bałtyckich prawa: wekslowe i czekowe, oparte na konwencji genewskiej. Osiągnięto w ten sposób bardzo w stosunkach handlowych pożądaną jednolitość ustawodawstwa kupieckiego, co ułatwia znacznie stosunki międzynarodowe.

W związku z tym, litewskie ministerstwo sprawiedl. ogłosiło wymianę starych blankietów wekslowych do dn. 1 grudnia br. z tym jednak, że wypełnione już blankiety utrzymują nadal swą ważność do momentu realizacji.

POLSKO-ESTOŃSKA WYMIANA HANDLOWA W 1937 R.

Obroty towarowe między Polską a Estonią w roku 1937 pod względem wartości wyniosły 4.973.000 zł, wykazując nieznaczny wzrost w porównaniu z rokiem 1936, w którym równały się 4.128.000 zł. Jednakże ukształtowanie ich zmieniło się dla Polski w sposób niepomyślny. Podczas, gdy w roku 1936 nasz eksport do Estonii wynosił 2.281.000 zł, a import 1.847.000 zł i rozporządzaliśmy saldem czynnym w wysokości 430.000 zł, to w roku 1937 sytuacja uległa zmianie i bilans handlowy wykazał nasze saldo bierne w wysokości 77.000 złotych. Różnice obrotów towarowych za rok 1936 i 1937 ilustruje poniższe zestawienie:

Przywóz

w 1000 zł

NAZWA TOWARU	Rok 1936	Rok 1937
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**383**	**333**
w tym: szczupaki	106	105
sandacze	67	50
leszcze	63	66
kazeina	143	101
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne	**425**	**279**
w tym: galalit	424	256
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**576**	**1.136**
w tym: przędza bawełniana	450	950
szmaty	124	182
Metale nieszlachetne i wyroby z nich	**434**	**754**
w tym: stare żeliwo, łom, odpadki	7	5
wszelkie żelastwo	427	750

Wywóz

NAZWA TOWARU	1936	1937
Wytwory pochodzenia roślinnego	**1.322**	**280**
w tym: żyto	881	—
jęczmień	233	184
owies	184	89
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**9**	**41**
w tym: konie zarodowe	—	32
Wytwory pochodzenia mineralnego	**132**	**214**
w tym: węgiel kamienny	39	191
gazolina, benzyna	75	2
parafina rafinowana	8	21
Przetwory spożywcze, tytoń	**320**	**652**
w tym: cukier, kryształ	319	652
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	**241**	**350**
w tym: węglan sodu (soda)	21	35
biel cynkowa	66	102
dynamit	18	19
wszelkie materiały wybuchowe oprócz osobno wym.	72	131
spłonki górnicze	11	15
lonty prochowe	12	19
Drewno, korek i wyroby z nich	**12**	**22**
w tym: deski i łaty dębowe nieheblowane	—	13
Metale nieszlachetne i wyroby z nich	**119**	**803**
w tym: żelazo zwykłe, stal, walcowane, płaskie, okrągłe i kwadratowe	23	143
żelazo zwykłe, stal, walcowane, kształtowe w prętach	19	189
blacha żelazna, stalowa	10	200
rury żelazne	—	63
naczynia kuchenne emaliowane i blaszane	12	46
Kapelusze, parasole, laski	**50**	**46**
w tym: kapelusze wojłokowe z filcu wełnianego — wykończone i przybrane	—	—

Jak z powyższego zestawienia wynika import z Estonii zaznaczył się pewnym spadkiem galalitu, dwukrotnym wzrostem przędzy bawełnianej i szmat oraz prawie dwukrotnym wzrostem żelastwa, co w rezultacie spowodowało wzrost eksportu estońskiego do Polski.

Natomiast po stronie eksportu polskiego do Estonii widać prawie siedmiokrotny wzrost grupy metali nieszlachetnych i wyrobów z nich (żelazo, stal), przeszło dwukrotny wzrost cukru, oraz zwiększenie się przeszło o ⅓ grupy przetworów chemicznych i farmaceutycznych, jak i zwiększenie się pozostałych pozycyj wywozowych — pozwoliło nie tylko na całkowite zrekompensowanie zmniejszonego do 20% wywozu zbóż — ale nawet na nieznaczne powiększenie wysokości eksportu polskiego w porównaniu z rokiem 1936.

* * *

W dniu 19 lutego 1938 r. został podpisany nowy układ handlowy polsko-estoński, ustalający wzajemne kontyngenty wywozowe na rok 1938. Listy obejmują pozycje towarowe, najbardziej interesujące dla eksportu obu krajów.

ESTONIA. — NOWY SPOSÓB REGULOWANIA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Z dniem 15 IX br. dokonano centralizacji wszystkich zagadnień handlu zagranicznego w Radzie Handlu Zagranicznego przy Ministerstwie Gospodarki. Obok kompetencji dawnego komitetu handlowego, Rada otrzymała prawo wydawania pozwoleń na towary będące przedmiotem monopolu, daje wskazówki Bankowi Estońskiemu co do pokrywania zapotrzebowania na dewizy, reguluje przywóz towarów wymagających zezwolenia, służy radą ministerstwu w zakresie swych kompetencyj. Na czele Rady stoi mianowany przez Prezydenta przewodniczący, ponadto wchodzą dwaj przedstawiciele ministerstwa gospodarki, po jednym z Ministerstwa Rolnictwa i Spraw Zagranicznych, Prezes Banku Estońskiego, dwóch przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej i po jednym z Izby rolniczej i rzemieślniczej. Odwołania od decyzji komitetu rozstrzyga Minister Gospodarki, który ma prawo wznowić daną sprawę na porządku obrad. Koszty urzędowania ponosi Bank Estoński i banki prywatne z procentów od dokonanego obrotu dewizami w maksymalnej wysokości 0,05 proc. rocznego obrotu dewizami.

Znaczenie tego nowego uregulowania handlu zagranicznego polega przede wszystkim na scentralizowaniu wszystkich kwestyj przy- i wyzozowych oraz dewizowych w jednym organie, w którym obok Rządu głos decydujący mają przedstawiciele sfer gospodarczych. Przydzielanie zaś pozwoleń przywozowych dokonuje odtąd komisja utworzona przez Ministerstwo Gospodarki, przy czym na czele jej stać ma sędzia celem zapewnienia bezstronności w decyzji.

LITWA. — KŁAJPEDA ZA WSPÓŁPRACĄ Z POLSKĄ.

Na ostatnim posiedzeniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Kłajpedzie wygłosił syndyk Izby p. Schreiber referat, w którym omówione zostały możliwości współpracy gospodarczej polsko-litewskiej. W czasie dyskusji zebrani przedstawiciele kłajpedzkiego samorządu i życia gospodarczego wypowiedzieli się za jak najrychlejszym zawarciem umowy handlowej polsko-litewskiej.

Podkreślono przy tym kilkakrotnie, że Kłajpeda jest zainteresowana w dowozie i przeróbce polskiego drzewa, co wybitnie może się przyczynić do ożywienia życia gospodarczego okręgu kłajpedzkiego.

W rezultacie Izba Przemysłowo-Handlowa w Kłajpedzie postanowiła przedłożyć swe postulaty Rządowi Litewskiemu w Kownie.

* * *

Jak donosi prasa litewska, w Kłajpedzie zawiązało się ostatnio polsko-litewskie towarzystwo handlowe pod nazwą „Litpol“, które ma rozpocząć swą działalność z chwilą podpisania i wejścia w życie polsko-litewskiej umowy handlowej. Jakie kapitały zaangażowane zostały w wymienionym przedsiębiorstwie — nie wiadomo.

LITEWSKA PRASA GOSPODARCZA O POLSCE.

W związku z nawiązaniem stosunków między Polską a Litwą, poza sferami gospodarczymi — również litewska prasa gospodarcza rozpoczęła się ostatnio interesować zagadnieniami polskimi.

Świadczy o tym nr 7 miesięcznika gospodarczego „Prekyba“ (Handel), wychodzącego w Kłajpedzie. W numerze tym poświęcono Polsce specjalny dział, w którym omówione zostały tegoroczne Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie, polski przemysł górniczo-hutniczy, żelazny, produkcja lokomotyw, częściowo przemysł włókienniczy oraz uzdrowiska polskie.

Redakcja czasopisma „Prekyba“ zapowiedziała poza tym omówienie polskich zagadnień gospodarczych w dalszych numerach swego organu. Redaktorem miesięcznika jest M. K. Sipavicius.

BUDOWA SIŁOWNI DAUGAVA NA DŹWINIE.

Szybkie zwiększenie się potencjału gospodarczego Łotwy pociągnęło za sobą gwałtowny wzrost zapotrzebowania na prąd elektryczny. W związku z tym zawarto umowę ze szwedzkim towarzystwem Svenska Entreprenad A. B. na budowę siłowni na Dźwinie o maksymalnej mocy 70.000 KW. kosztem 50 mil. łatów. W międzyczasie jednak zawarto szereg umów dodatkowych, mających na celu przyśpieszenie momentu oddania siłowni do użytku publicznego na dzień 31 sierpnia 1940 roku, oraz powiększenia jej sprawności i mocy, przez wbudowanie turbin dodatkowych.

Kredyt zagwarantował stockholmski: — Enskilda Bank do wysokości 13.650.000 kr. szw.

SZWECJA. — KONIUNKTURA GOSPODARCZA.

Według raportu wydanego niedawno przez szwedzki Instytut dla Badań Koniunktur, znaczniejsze pogorszenie się koniunktury w Szwecji w tym roku jest mało prawdopodobne. Siła kupna jest dostateczna, podstawa walutowa mocna, życie gospodarcze wykazuje dobre tendencje, przy czym ekonomiczna polityka rządu korzystnie wpływa na położenie gospodarcze.

Indeks produkcji obniżył się ze 138 w październiku r. 1937 na 118 w marcu r. 1938. — Odnośnie ogólnej koniunktury światowej, raport podkreśla, że w Anglii i Państwach Skandynawskich produkcja utrzymała się na dobrym poziomie, podczas, gdy w Stanach Zjednoczonych i w Belgii produkcja zmniejszyła się o $\frac{1}{3}$ względnie $\frac{1}{4}$. Niemcy natomiast wy-

kazały pod tym względem nieprzerwany, poważny wzrost.

Instytut dla badań koniunktur zwraca uwagę na to, że w imporcie Szwecji nastąpiły w ostatnich latach pewne zmiany. Przywóz towarów konsumpcyjnych, mimo zwiększenia się ogólnego przywozu od 1930 roku o 20%, znacznie się cofnął, podczas gdy import surowców osiągnął w tym czasie o wiele większe rozmiary. Że względu na stały wzrost dobrobytu w kraju, zmniejszenie się importu towarów konsumpcyjnych, pod którym rozumie się artykuły spożywcze, odzież, obuwie, kapelusze, materiały etc., należy przypisywać rozwojowi produkcji krajowej i wzrastającej możności dostarczenia towarów konsumpcyjnych przez przemysł szwedzki. Okazało się również, że przemysł szwedzki, mimo często bardzo niskich cen, mógł skutecznie konkurować z zagranicą na tutejszym rynku.

SZWECJA. — DOCHODY SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1937.

Rok 1937 był dla marynarki handlowej Szwecji bardzo pomyślny. Większa część taboru jej była przez cały rok zatrudniona, i tylko w pierwszych i końcowych miesiącach mała ilość statków stała nieczynnie w portach. Dochód z przewozu ładunków brutto wzrósł z 294.6 mil. kr. w 1936 roku do 357.4 mil. kr. w 1937 roku, czyli o 21%. Większa część tych dochodów przypada na przewozy morskie między Szwecją a zagranicą, z drugiej strony na przewozy pomiędzy zagranicznymi portami.

Najpoważniejszymi klientami szwedzkich linij morskich były Wielka Brytania i Irlandia z $^1/_5$ udziału ładunków. Po nich następowały Stany Zjednoczone, Niemcy, Belgia, Finlandia i Francja. Dochody z przewozów żeglugi doznały w licznych państwach wzrostu w roku 1937. Dotyczy to przede wszystkim Anglii, gdzie cyfra 58,2 mil. kr. z roku 1936 wzrosła do 72,6 mil. kr. w roku 1937, i Stanów Zjednoczonych, które osiągnęły wartość 40.6 mil. kr.. w porównaniu do 33,1 mil. kr. w roku 1936. Na szczególniejsze podkreślenie zasługują również dochody z przewozów między Szwecją a Polską i Gdańskiem, gdzie notowano wzrost z 12.6 mil. kr. do 16,4 mil. kr., a to w związku ze zwiększonymi przewozami węgla.

Udział przewozów szwedzkiej żeglugi handlowej w zagranicznych obrotach Szwecji wyniósł przeszło 42%, a reszta przypada na inne kraje, w pierwszym rzędzie na Niemcy i Norwegię. Udział zagranicy w handlu zagranicznym Szwecji procentowo wzrósł.

Cyfra wchodzących i wychodzących statków podniosła się w porcie Göteborg z 9,5 — 9,9 mil. ton. a w Stockholmie z 6.6 — 7.3 mil. ton.

KOMUNIKACJA MIĘDZY SZWECJĄ A AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ.

Szwedzkie towarzystwa żeglugowe Svenska Amerika-Mexiko Limien oraz Rederiaktiebolaget Transatlantik zawarły ostatnio między sobą porozumienie w sprawie utrzymywania regularnej komunikacji między Szwecją a Ameryką Północną.

Komunikacja ta polegać będzie na zaprowadzeniu połączeń co 14 dni między Göteborgiem, a Nowym Yorkiem, Filadelfią i Baltimore. Czas przejazdu trwać będzie 10 do 12 dni.

MINISTERSTWO MARYNARKI HANDLOWEJ POWSTANIE W ANGLII.

Sprawę utworzenia specjalnego ministerstwa dla marynarki handlowej w Anglii rozważano już od dość dawna, przy czym warto zaznaczyć, iż promotorem tego był lord Runciman. Wtedy jednak sprawa jeszcze nie była dojrzałą, ponieważ napotkano na opór armatorów, obawiających się, by utworzenie specjalnej władzy nie pociągnęło za sobą wzrostu kontroli i ingerencji ze strony rządu w sprawach żeglugowych. Obecnie jednak ze zmianą sytuacji gospodarczej, zmieniły się i nastroje tak, że przeważa zdanie, iż bez pomocy Rządu nie rozwiąże się zadawalająco problemów żeglugowych. Z drugiej znów strony Ministerstwo Handlu zajmować się musi tyloma sprzecznymi interesami gospodarczymi, co utrudnia uwzględnienie specjalnych interesów branżowych, że potrzeba utworzenia specjalnego ministerstwa dla spraw marynarki handlowej stała się paląca.

WZNOWIENIE ANGIELSKIEJ SUBWENCJI DLA BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO.

Angielska polityka żeglugowa ulega obecnie rewizji, którą przeprowadza na zlecenie rządu specjalna komisja. Moment ten pobudza koła fachowe do wypowiadania

swej opinii, przy czym daje się zauważyć przewaga głosów, wypowiadających się za niezwłocznym wprowadzeniem zarządzeń, mających na celu poparcie budowy nowego tonażu handlowego. Zwraca się równocześnie uwagę na to, że mobilizacja angielskiej floty w krytycznych dniach ostatniego naprężenia politycznego tak zdziesiątkowała załogę statków handlowych, że w razie wojny brak dostatecznej załogi—może odbić się b. niekorzystnie na żegludze angielskiej. Dla uzyskania zatem większej rezerwy załogowej, konieczne jest znaczne zwiększenie ilości statków, co wobec wysokich kosztów ich budowy nie może się obejść bez specjalnej pomocy. Za taką pomocą odzywa się również prezes Towarzystwa „Burntisland Shipbuilding". Stwierdza on, że większość stoczni, które nie otrzymały zamówień od angielskiej Admiralicji znajduje się w ciężkim położeniu, które w żadnym razie nie może się poprawić na skutek wzmożonego zbrojenia, gdyż zbrojenia pociągają za sobą zwyżkę cen materiału budowlanego. Najbardziej zatem wskazane byłoby, według opinii sfer żeglugowych — na razie wznowić subwencję w wysokości 2 mil. Ł., jaką w swoim czasie rząd udzielał trampom i stosunkowo niską sumą wyrównać różnicę między kosztami budowy statków, a ich rentownością. — Subwencja wytworzyłaby na razie spokojniejszą sytuację, co dałoby czas na obmyślenie dalszych zarządzeń.

50-LECIE WOLNEGO PORTU W HAMBURGU.

W roku bieżącym Hamburg obchodzi 50-lecie istnienia swego portu wolnocłowego. Dnia 15 października 1888 r. otrzymał Hamburg, jak i Brema przywileje na ustanowienie wolnych portów. Przyczyniło się to w dużej mierze do rozwoju tych miast, jako głównych niemieckich portów, centrów handlowych i żeglugowych. W związku z tym jubileuszem warto nadmienić, że pierwszym wolnym portem niemieckim była Altona, której obszar portowy został uprzywilejowany już w 1664 r. Dodatni wpływ instytucji wolnego portu na życie gospodarcze jest uwarunkowany z jednej strony dogodnym położeniem geograficznym, jak i rolę gospodarczą danego portu, z drugiej zaś strony istnieniem barier celnych, na tle których przywileje wolnego portu lub strefy przybierają na znaczeniu. Nieskrępowana wymiana towarowa n. p. w okresie liberalizmu przyczyniła się do likwidacji instytucji wolnego portu. Znamienny jest fakt, że w Anglii w ogóle nigdy nie było wolnych portów, gdyż wolność handlu i żeglugi była tam prawie powszechna.

WZROST TONAŻU HANDLOWEGO BELGII.

Wzrost belgijskiej floty handlowej w ostatnich latach zaznacza się coraz wyraźniej po spadku z 553 tys. BRT. w 1930 r. do 388 tys. BRT. w połowie 1936 r. Od tego czasu następuje stały wzrost tak, że obecnie tonaż belgijskiej floty handlowej wynosi 420 tys. trb.

Jednocześnie daje się zauważyć wzrost pracy na stoczniach belgijskich, które przy końcu września budowały 39 tys. BRT. czyli jakieś 50 proc. więcej, niż w 1937 r.

POŁĄCZENIE ŻEGLUGOWE FINLANDII Z JUGOSŁAWIĄ.

Jak poważną obecnie rolę odgrywa żegluga w wymianie towarowej dwu krajów, świadczą prowadzone obecnie pertraktacje między Finlandią i Jugosławią w sprawie umowy handlowej. Ponieważ przewidziana jest większa wymiana fińskich artykułów jak papier, celuloza, motory okrętowe i inne maszyny na towary jugosłowiańskie, jak: kukurydza, owoce suszone, tytoń, bauksyt etc. — włączono do pertraktacyj handlowych również sprawę zorganizowania regularnych połączeń żeglugowych. Ostateczne załatwienie sprawy nie jest znane, gdyż pertraktacje jeszcze trwają.

HOLANDIA ZAMIERZA ROZBUDOWAĆ ŻEGLUGĘ Z PALESTYNĄ.

Ograniczenia wprowadzone ostatnio przez Rząd Włoski w stosunku do ludności żydowskiej, zamieszkałej we Włoszech mają m. in. ten skutek, że zmniejszył się ruch pasażerski i towarowy na statkach włoskich kursujących między Palestyną a portami włoskimi, głównie Triestem. Należy tu zauważyć, że nawet w czasach najgorszego kryzysu w żegludze linia Triest-Palestyna, obsługiwana przez Lloyd Triestino była dochodową. Obecnie ruch pasażerski na statkach włoskich wynosi rocznie 40 — 50 tysięcy osób, co daje dochodu około pół miliona funtów szterlingów. Nowopowstałą sytuację chce wykorzystać żegluga holenderska, mianowicie Tow. „Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij", które zamierza zwiększyć obsługę swej linii Rotterdam/Amsterdam — Palestyna dla przewozu pasażerów, a na zimę projektuje zorganizować przewóz świeżych owoców z Palestyny na statkach Oranje-Linie.

RUMUNIA POPIERA WŁASNĄ ŻEGLUGĘ.

Jak podaje hamburskie pismo „Deutsche Verkehrs-Nachrichten", władze rumuńskie postanowiły, że na przyszłość towary pochodzące z Syrii i Libanu nie będą dopuszczane do portów rumuńskich, jeżeli nie są przywożone na statkach państwowego przedsiębiorstwa żeglugowego „Serviciul Maritim Roman" i że władze celne w portach rumuńskich otrzymały już odpowiednie instrukcje. Pismo podaje, że to jest pierwszy wypadek tak dalekiej dyskryminacji obcych statków w przywozie towarów i to choćby nawet przeznaczonych do przewozu tranzytem przez Rumunię.

BANDERY KRAJÓW NADBAŁTYCKICH W PORTACH JUGOSŁAWII.

Według danych Izby Przemysłowo-Handlowej w Splicie obroty portów jugosłowiańskich w 1937 r. w ruchu z obcymi portami wykazują wzrost z 1.710 tys. ton w 1936 r. do 2.216 tys. ton, natomiast w kabotażu wykazują spadek z 532 tys. ton w 1936 r. do 482 tys. ton w 1937 r. Na pierwszym miejscu pod względem obrotu stoi port Susak (738 tys. ton), na drugim Split (664 tys. ton), na trzecim Dubrovnik (514 tys. ton). Interesującym jest duży udział krajów półn. w obrotach tych portów, mianowicie udział bander krajów nadbałtyckich na wodach jugosłowiańskich w 1936 i 1937 r. przedstawia się następująco:

Bandery	na wejściu 1937	tonaż 1936	na wyjściu 1937	1936
duńska	1.950	361	4.430	410
litewska	2.740	—	9.719	2.300
norwerska	7.038	10.837	4.549	10.550
polska	2.520	—	2.700	—
szwedzka	—	920	1.900	—

Wskazany wyżej udział bander krajów bałtycko-skandynawskich wskazuje na wzrost zainteresowania się tych krajów w żegludze z portami nad Adriatykiem.

WŁOCHY KUPUJĄ STATKI W U. S. A.

Włochy zakupują obecnie w Ameryce statki z drugiej ręki. Budowa licznych statków, zamawianych dla włoskiej floty handlowej trwa normalnie zbyt długo, a tymczasem Włochy potrzebują już teraz dużo tonażu szczególnie dla połączeń ze swymi koloniami. Duże zapotrzebowanie na tonaż widoczne jest choćby z tego, że armatorzy włoscy czarterują na czas statki greckie i że w obecnych czasach bezrobocia dla statków, na 3,25 mil. trb. włoskiej floty handlowej tylko 74 tys. ton było unieruchomione i to tonażu przestarzałego, niezdolnego do pracy.

BANDERA NIEMIECKA NA WODACH AMERYKI CENTRALNEJ.

Niemieckie Towarzystwo Żeglugowe „Hapag“ zamówiło ostatnio 2 statki motorowe na stoczni Lindenau w Kłajpedzie. Motorowce te przeznaczone są dla żeglugi przybrzeżnej w Panamie.

Należy tu zauważyć, że żegluga niemiecka zajmuje się już ponoć pracą kabotażową na innych odcinkach Ameryki Południowej i obecnie — jak widać — podejmuje nowe próby penetracji żeglugowej, tym razem w Ameryce Centralnej.

BUDOWA NOWEGO TONAŻU NA ŚWIECIE.

Jak donosi kwartalny biuletyn „Lloyd‘s Register“ w stoczniach angielskich na dzień 30 września br. znajdowało się w budowie 885,481 ton. Oznacza to w porównaniu z rokiem ubiegłym spadek tonażu o blisko jedną trzecią. — W innych krajach w budowie było 1.826.154 ton, czyli o 36.967 ton mniej w porównaniu z kwartałem ubiegłym. Całość budowanego tonażu na świecie: 2.712,277 ton, chociaż nieco mniejsza w porównaniu z II kwartałem tego roku (o 5 proc.), była najwyższą cyfrą między czerwcem 1930 roku a marcem 1937. Podczas ostatniego kwartału rozpoczęto w Anglii budowę zaledwie 87.463 ton, w międzyczasie spuszczono na wodę 309,770 ton. Oznacza to cofanie się działalności stoczni tamtejszych. Korzystniejszy stosunek ma Japonia. Należy podkreślić przewagę motorowców wśród budowanych statków a mianowicie na 433 motorowców (1.752,903 t.) przypada zaledwie 227 parowców (9.48641 ton). Na drugim miejscu po Anglii idą Niemcy z 382.791 tonami w budowie, dalej Japonia — 319,862 ton. — U. S. A. — 250,909 t., Holandia — 246.892 t., Włochy — 153,485 t., Szwecja — 116.950 t. i Dnia — 111.690 t.

Bardzo ciekawie przedstawia się sprawa siły maszyn. Parowce tłokowe reprezentowały moc 310.480 PS, turbinowe — 671,160 PS, ropne natomiast 1,951,603 PS.

NIEMCY BUDUJĄ STATEK DO WYDOBYWANIA GĄBEK MORSKICH.

Jedna ze stoczni hamburskich przebudowuje obecnie niewielki statek do specjalnego celu wydobywania gąbek. Statek ten nazwany „Spengia“, ma 20 metrów długości i 6 metrów szerokości, zaopatrzony jest w motor o sile 90 KM. Załoga jego składa się z 14 osób. Kapitan statku zamierza udać się na wody Indyj Zachodnich, gdzie statek będzie stacją-bazą wydobywania gąbek.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PRZEPISY DEWIZOWE NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

W związku z dekretem Prezydenta R. P. z dnia 11 X 1938 r. (Dekret o zjednoczeniu odzyskanych ziem Śląska Cieszyńskiego z Rzeczypospolitą — Dz. Ust. R. P. Nr 78, poz. 533). Komisja Dewizowa wyjaśniła, że osób fizycznych i prawnych, mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na odzyskanych ziemiach Śląska Cieszyńskiego, nie należy uważać za cudzoziemców w rozumieniu art. 1 dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 IV 1936 r.

Wobec powyższego wszelkie przekazy za granicę i inne czynności z zakresu obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi środkami płatniczymi — z polecenia lub

na rzecz wyżej określonych osób fizycznych lub prawnych — mogą następować tylko zgodnie z przepisami dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 IV 1936 r. oraz wydanych na jego zasadzie rozporządzeń i okólników Komisji Dewizowej.

Oddziały Banku Polskiego i banki dewizowe winny traktować wszelkie rachunki zagraniczne wolne, których właściciele wykazani są w księgach banku jako mający miejsce zamieszkania lub siedzibę na odzyskanych ziemiach Śląska Cieszyńskiego — jako rachunki krajowe z wyjątkiem przypadków, gdy właściciel przedstawi dowody uwierzytelnione przez właściwy Konsulat R. P., stwierdzające, iż przeniósł swe miejsce zamieszkania lub siedzibę do miejscowości innej, położonej za granicą.

Równocześnie Komisja Dewizowa zezwoliła Oddziałom Banku Polskiego i bankom dewizowym na zwolnienie rachunków zablokowanych i depozytów należących do osób fizycznych i prawnych, mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na odzyskanych ziemiach Śląska Cieszyńskiego, po przedstawieniu dowodu obecnego zamieszkania w granicach Polski, potwierdzonego przez władze administracji ogólnej lub komisariaty P. P.

WALUTY PRZY WPŁATACH KOLEJOWYCH NA ZAOLZIU.

Z dniem 17 X 1938 r. kasy kolejowe P.K.P. na terenie Śląska Zaolzańskiego przyjmują wpłaty wyłącznie w walucie polskiej. Należności przewozowe wyrażone w kor. czechosłow. przeliczane są na złote po kursie: 100 k. cz. — 16 zł. W obrocie z zagranicą obowiązują, jak na wszystkich stacjach PKP., kolejowe kursy walut ogłaszane okresowo w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DZICZYZNY POLSKIEJ WE FRANCJI.

Na terenie Północnej Francji istnieją poważne możliwości zbytu dziczyzny polskiego pochodzenia (zające, sarny i bażanty).

Koniunktura dla zbytu dziczyzny polskiego pochodzenia jest obecnie bardzo korzystna, odpada bowiem w obecnej kampanii eksportowej konkurencja czeska i węgierska. Szereg firm wykazał zainteresowanie ofertami z Polski.

Dodać należy, że wwóz dziczyzny do Francji nie jest skontyngentowany; cło na zające, sarny i bażanty wynosi fr. fr. 105.— za 100 kg plus opłata t. zw. taxe de circulation w wysokości 8,70% ad valorem.

Towar podlega kontroli sanitarnej na granicy francuskiej.

Dziczyznę wolno importować do Francji jedynie w okresach otwartych polowań we Francji, a mianowicie: zające i kuropatwy od 4 IX 38 do 11 XII 38, sarny i bażanty od 25 IX 38 — data zamknięcia polowań jeszcze nie podana.

Prócz wyżej podanych opłat dziczyzna z przeznaczeniem do miasta Lille opłaca „rogatkowe" (octroi):

Sarny i zające 0,93 fr. fr. za 1 kg.
Bażanty i kuropatwy 5,— fr. fr. za 1 kg.

Ceny detaliczne w Lille·
zające 15,— fr. fr. za 1 kg, kuropatwy 12,— 15,— fr. fr. za sztukę.

Dla orientacji podajemy ceny, po jakich jedna z firm byłaby gotowa nabywać dziczyznę z Polski, licząc franco granica francuska:
zające 23,— fr. fr. sztuka (waga ca 3 kg szt.),
bażanty 19,— fr. fr. sztuka,
sarny 8,—9,6 fr. fr. za kg,
sarnina (nogi z udami) fr. fr. 18,— 20,— za kg,
kuropatwy 5,— fr. fr. sztuka.

Zainteresowane firmy polskie, eksportujące dziczyznę, winny nawiązać jak najszybciej kontakty z firmami francuskimi. Cena za towar winna być skalkulowana franco granica francuska.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW MIAZGI OWOCOWEJ DO ANGLII.

Na rynku angielskim istnieje popyt na miazgę owocową. Dotychczasowe próby dostaw z Polski nie powiodły się, przede wszystkim ze względu na brak odpowiedniej organizacji wewnętrznej skupu towaru w Polsce.

Największym dostawcą miazgi owocowej jest Holandia, która mimo o wiele mniejszych naturalnych możliwości eksportu miazgi owocowej, dzięki dobrej organizacji produkcji i skupu towaru, stała się głównym krajem importującym do Wielkiej Brytanii. Poza tym poważniejszymi dostawcami tego artykułu są Francja, Wyspy Kanaryjskie i Tasmania. Według oceny kupców angielskich miazga owocowa z Polski mogłaby znaleźć duży zbyt na rynku angielskim.

Do owoców, które mają szanse zbytu pod postacią miazgi owocowej, należy przede wszystkim, wymieniając w kolejności zapotrzebowania: czarne porzeczki, truskawki, maliny, czerwone porzeczki, oraz inne miękkie owoce. Miazga owocowa jest używana w Anglii w największych ilościach na wyrób dżemów („jams"), oraz na wyroby cukiernicze.

Miazga owocowa przy dostawach na rynek angielski winna być pakowana w beczki dębowe o pojemności około 150—200 kg, oraz konserwowana za pomocą Sulphuric Acid (kwas siarkowy); cena za beczkę (jako opakowanie) wynosi około 10 s. 6 d. Poza tym porzeczki są także dostarczane w skrzyniach zawierających 10 puszek o wadze 5 kg każda. Warunki płatności: 90% rachunku płatne z góry za dokumentami, pozostałe zaś 10% po nadejściu towaru.

W ostatnim sezonie przeciętna cena za miazgę owocową porzeczek czarnych wynosiła 15 s. 0 d. za cwt., truskawek bułgarskich 22 s. 0 d.. holenderskich 29 s. 0 d. za cwt. c. i. f. Londyn.

Statystyka importu do Anglii znajduje się w P. I. E.

WIDOKI ZBYTU CHMIELU BROWARNIANEGO W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Import chmielu browarnianego do U. S. A. z Polski w pierwszym półroczu r. 1938 wyniósł zł 367,000, a w tymże okresie roku 1937 — zł 1.279.000,— nastąpił więc bardzo poważny spadek dostaw. Przyczyny spadku tego leżą w zwiększonej produkcji chmielu amerykańskiego w Stanach: Kalifornii, Oregon, Washington oraz zniżonych jego cenach. Dodać należy, że chmiel czechosłowacki korzystał w tym roku ze specjalnych zniżek celnych, które do dostaw polskich nie miały zastosowania. Jakość chmielu polskiego, zdaniem importerów, w roku bieżącym była niska.

Widoki na nowy sezon 1938—39 są nieco lepsze z następujących względów: ceny chmielu na rynku amerykańskim uległy wzmocnieniu wskutek zarządzeń wynikłych z programu pomocy rolnictwu. (A.A.A.) Mianowicie pomiędzy Ministerstwem Roln. a producentami i handlarzami chmielu amerykańskiego zostają zawierane dobrowolne porozumienia, mające na celu ustalanie obszaru plantacji, wielkości produkcji i zbytu chmielu oraz ilości, które mogą być przez każdego plantatora rzucane na rynek. Rząd ze swej strony wydaje plantatorom certyfikaty stwierdzające, że dana partia chmielu pochodzi z ilości objętych porozumieniem. Handlarze chmielu zobowiązują się zaś nie handlować chmielem nieskontyngentowanym i nie zaopatrzonym w „certyfikat". Pierwsze takie kontyngentowanie produkcji i handlu weszło w życie w lipcu br. i już spowodowało pewną stabilizację cen na wyższym niż dotąd poziomie.

W tej sytuacji widoki dla eksportu polskiego są nieco lepsze i winny być możliwie szeroko wykorzystane.

DANIA. — ZEZWOLONY PRZYWÓZ ZBOŻA Z ZAGRANICY.

Zarządzeniem duńskiego ministerstwa rolnictwa wwóz żyta i pszenicy do Danii został na nowo dozwolony.

Pozwolenia na wwóz wydaje importerom państwowy urząd zbożowy (Statens Kornkontor). Kontrola wwozu żyta i pszenicy utrzymana została w Danii w związku z zamierzeniem ustalenia normy przemiału.

Według tych norm mąka pszenna, używana do celów spożywczych, ma zawierać w okresie miesiąca października 1938 r. 40% duńskiego produktu, zaś w następnych miesiącach — 50 proc.

FUNDUSZ GWARANCYJ EKSPORTOWYCH W FINLANDII.

Parlament fiński wprowadził z dniem 30 IX 1938 nową ustawę w sprawie kredytu państwowego dla eksportu.

W myśl nowej ustawy Rada Ministrów lub pojedyncze Ministerstwa mają prawo udzielać gwarancji eksportowej przy eksporcie produktów przemysłowych i rolniczych w wysokości 75 proc. sumy sprzedaży. Maksymalna suma udzielonych gwarancyj nie może przekroczyć wartości 200 milionów Fmk.

Gwarancja udzielana jest najwyżej na jeden rok, jednak Rada Ministrów może w pewnych wypadkach przedłużyć termin według własnego uznania. Sprzedawca towaru eksportowanego nie odpowiada przed Skarbem Państwa za udzieloną gwarancję.

Kredyt eksportowy udzielany będzie z funduszu kredytu eksportowego, założonego w roku 1935 (ustawa z 23 XII 1925).

Z dniem 31 XII 1943 zaprzestanie się udzielać kredytu i gwarancji eksportowej. Z dniem 1 I 1944 ma być fundusz kredytu eksportowego przeniesiony w całości do ogólnego funduszu państwowego.

Ustawa obecna nie tylko nowelizuje poprzednie przepisy w tej dziedzinie, lecz również umożliwia łatwiejszą kontrolę udzielanych kredytów i gwarancyj eksportowych. — Poza tym nowa ustawa ustala ostateczny termin wycofania państwowej opieki finansowej nad eksportem.

Uruchomienie funduszu eksportowego kredytu i gwarancyj eksportowych wpłynie korzystnie przede wszystkim na intensyfikację eksportu produktów drobnego przemysłu i mniejszych przedsiębiorstw rolniczych.

IMPORT KONI DO FINLANDII.

W najbliższym czasie oczekiwane jest ogłoszenie ustawy, regulującej import koni do Finlandii. Z chwilą wejścia w życie ustawy import koni dozwolony będzie wyłącznie za pozwoleniem Ministerstwa Rolnictwa. Wyjątek stanowią konie importowane dla potrzeb wojska (konie wierzchowe).

Reglamentacja importu koni jest spowodowana stanem fińskiej hodowli koni użytkowych, która zdaniem Inspektoratu Hodowli Koni przy Ministerstwie Rolnictwa, już doszła do takiego poziomu, że można dziś mówić o samowystarczalności Finlandii w tej dziedzinie. Ostatnio — stosunkowo poważny import koni użytkowych (z Estonii, Łotwy) spowodowany był — zdaniem kół fachowych — wyłącznie spekulacją.

Niezależnie jednak od stanu hodowli koni użytkowych stwierdzić należy brak w Finlandii dobrych koni wierzchowych. Sprawa ta stała się obecnie jeszcze bardziej aktualną w związku z Olimpiadą w 1940 roku. Komitet jazdy zwrócił się do Rady Ministrów z po-

daniem o wyasygnowanie 3 miln. Fmk. na zakup za granicą dobrych koni wierzchowych. W ten sposób istnieć będzie możliwość ulokowania pewnej ograniczonej ilości koni wierzchowych w Finlandii. Finlandia importowała ostatnio konie wierzchowe z Estonii, Węgier, Łotwy i Szwecji.

USTALENIE KRAJU POCHODZENIA TOWARÓW Z B. CZECHOSŁOWACJI.

Przy pozwoleniach przywozu, udzielanych w ramach kontyngentów czechosłowackich, zachodzą niejednokrotnie — na skutek zmian granic Czechosłowacji — trudności przy ustalaniu kraju pochodzenia danego towaru.

W związku z tymi trudnościami Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że do czasu definitywnego załatwienia tej sprawy w drodze rokowań — dotychczasowy tryb załatwiania podań nie ulega zmianie.

W wypadkach, gdy pozwolenia przywozu opiewające na Czechosłowację nie zostają honorowane przez urzędy celne — Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie indywidualnych wniosków zainteresowanych importerów, będzie udzielać zgody na zmianę kraju pochodzenia na Niemcy.

Dla ułatwienia poszczególnym importerom sprecyzowania kraju pochodzenia towaru oraz celem uniknięcia dodatkowych opłat, spowodowanych zmianami w pozwoleniach przywozu — wysyłka pozwoleń przywozu na towary z dawnych terenów czechosłowackich, znajdujących się obecnie we władaniu Niemiec (również z terenów mających być objętymi plebiscytem) — będzie poprzedzana zawiadomieniami o opłatach.

OGRANICZENIA WYWOZOWE I DEWIZOWE W CZECHOSŁOWACJI.

W dniu 25 IX 1938 r. ogłoszone zostało zarządzenie, wprowadzające ogólną kontrolę wywozu.

Eksporter jest obowiązany dołączać do dokumentów wywozowych oświadczenie na specjalnym formularzu, które musi być zaopatrzone klauzulą Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zezwalającą na wywóz. M. P. i H. może odmówić tego zezwolenia bez podania powodów. — Oświadczenie powinno zawierać nazwę i adres firmy wywożącej, — rodzaj, wagę, ilość i wartość wywożonego towaru, walutę, w której fakturowano, termin zapłaty, kraj wywozu, oraz kraj. z którego ma przyjść zapłata. Oświadczenie musi być podpisane przez eksportera.

Firma spedycyjna może przyjąć towar do transportu za granicę tylko wtedy, gdy jest zaopatrzony w powyższe oświadczenie. Wyjątki ustanowiono dla ruchu granicznego, bagaży podróżnych i dla przesyłek, które w sposób niewątpliwy nie są przeznaczone do sprzedaży.

Eksporter jest obowiązany dać Bankowi Narodowemu każdej chwili żądane wyjaśnienia oraz cedować na bank każdą swą pretensję eksportową.

Powyższe rozporządzenie daje w praktyce rządowi całkowitą kontrolę nad wywozem.

Ponadto ogłoszone zostało zarządzenie Banku Narodowego o wywozie środków płatniczych i wypłatach za granicę:

Bez zezwolenia Banku Narodowego:
1) nie wolno wywozić za granicę żadnych środków płatniczych czechosłowackich i obcych,
2) przekazywać lub przesyłać ich w ruchu pocztowym,
3) przydzielać obce środki płatnicze dla jakiegokolwiek celu,
4) dokonywać wpisów w koronach czeskich na rachunek cudzoziemców.

UTWORZENIE NAJWYŻSZEGO URZĘDU GOSPODARCZEGO W CZECHOSŁOWACJI

Rozporządzeniem z 26 IX br. utworzony został Najwyższy Urząd Gospodarczy. Z kompetencji jego wyłączono na rzecz ministerstwa obrony narodowej dysponowanie wszelkiego rodzaju bronią i amunicją, środkami wybuchowymi, orz stabilizatorami dla prochu bezdymnego. Na rzecz ministerstwa zdrowia publicznego wyłączono dysponowanie wszelkiego rodzaju medykamentami i aparatami lekarskimi.

W oficjalnym komunikacie wyjaśniono bliżej cele działalności Urzędu: Pełni on funkcje ministerstwa; należy do niego centralny zarząd całej gospodarki państwowej, wszystkimi środkami materialnymi, o ile nie zostały one spod jego kompetencji wyłączone. Jako centralny organ administracyjny przejmie on z poszczególnych resortów gospodarczych znaczną część ich agend w dziedzinie przemysłu, handlu rolnictwa, komunikacji, żeglugi i aprowizacji.

Jemu wyłącznie podlegać będą zagadnienia ustalania i kontrolowania cen i ich dotrzymywania; będzie się starał o to, by potrzeby gosp. były zaspokojone w kolejności wymaganej względami obrony państwa. Będzie utrzymywał kontakt z organizacjami gospodarczymi, ewentualnie będzie tworzył nowe organizacje dla specjalnych zagadnień.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1938 ROKU.

BUŁGARIA. Węglan miedzi, importowany do Bułgarii dla celów rolniczych zwolniony został od opłat celnych, akcyzowych, gminnych i statystycznych. Dla korzystania z tych zwolnień węglan miedzi winien wykazywać mniej niż 11% wilgotności i co najmniej 20% miedzi, nierozpuszczalnej w wodzie, oraz winien dawać reakcję neutralną.

CZECHOSŁOWACJA. Min. Zdrowia Publicznego ogłosiło w dn. 30 IX 1938 zakaz wywozu wszelkich środków leczniczych i przyrządów lekarskich. Wyją-

tek ustanowiono dla lekarstw i przyrządów, używanych w komunikacji międzynarodowej, przez krajowe koleje, poczty, żeglugę i lotnictwo, w ruchu granicznym i dla lekarstw i przyrządów, których wywóz będzie polecony przez Min. Zdrowia Publicznego.

Przywóz lekarstw i przyrządów lekarskich jest wolny, tranzyt tylko za zezwoleniem Min. Zdrowia Publicznego w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych.

ESTONIA. Nowoutworzony Komitet Handlowy postanowił wprowadzić zmiany w systemie wydawania pozwoleń importowych i dewizowych. Mianowicie importer, który uzyska pozwolenie na przywóz otrzyma jednocześnie zapewnienie przydziału dewiz przez Bank Estoński. W ten sposób w przyszłości uniknie się istniejącej dotychczas dwutorowości w systemie importu, przy którym importer musiał zabiegać osobno o pozwolenie przywozu oraz osobno o zezwolenie dewizowe w komisji walutowej.

FINLANDIA. W związku z notatką z 20 IX br. w I. E. o zakazie przywozu koni do Finlandii wyjaśnia się, że parlament fiński obraduje nad tą sprawą i ostatecznej uchwały nie powziął.

FRANCJA. Zmienione zostały cła na drzewo egzotyczne, kobalt, towary z miedzi lub ze stopów miedzi z cynkiem lub cyną oraz na beczki, naczynia itp. z drzewa miękkiego lub twardego. (11 X 38).

Dekretem z dnia 7 X br. zakazano wywozu żużli, zawierających fosfor.

Wydany został dekret ustalający kontyngent importu lnu do Francji w wysokości 45.000 ton na okres od 1 sierpnia 1938 — 31 lipca 1939 r.

W dniu 27 X br. wydany został zakaz wywozu smalcu z Francji, spowodowany koniecznością utrzymania jak największej ilości środków żywnościowych w kraju, w związku z ogólną sytuacją polityczną. Mimo poprawienia się sytuacji — zakaz ten na razie nie będzie zniesiony.

HOLANDIA. Na okres od 1 X 38 do 30 VI 39 wprowadzono reglamentację przywozu skrzynek z drzewa iglastego, kompletów, deszczułek. Wysokość kontyngentu wynosi 60% przeciętnego przywozu objętościowego, dokonanego w 9 miesiącach roku 1935.

Przywóz mąki pszennej i żytniej do Holandii nie jest kontyngentowany, pobierane są natomiast opłaty monopolowe, których wysokość jest następująca:

mąka pszenna hfl. 6,10 od 110 kg,
mąka żytnia hfl. 5,70 od 10 kg.
mąka pszenna na paszę hfl. 2,50 od 10 kg.

Opłaty powyższe obowiązują od 1 września rb. do odwołania.

NIEMCY. Zarządzeniem z dnia 14 X br. z obu obszarów sudeckich utworzono samodzielne jednostki celne. Towary pochodzenia niemieckiego lub czechosłowackiego zwolnione są od opłat celnych i innych przy przywozie na teren Sudetów.

Towary, pochodzące z terenów sudeckich, obsadzonych przez wojska niemieckie, nie opłacają cła przy przywozie do Rzeszy; towary, eksportowane z Rzeszy na teren sudecki, zwolnione są od niemieckiego cła wywozowego. Powyższe nie dotyczy byłej Austrii.

W dniu 15 X rb. ogłoszone zostało zarządzenie o wprowadzeniu waluty niemieckiej na obszarze Sudetów w związku z ich przyłączeniem do Rzeszy Niemieckiej. Rozporządzenie ustala kurs przerachunkowy korony czeskiej na marki niemieckie, przy czym 1 Kč. = 1 fenigów. Przywóz pieniędzy czeskich do Sudetów jest wzbroniony. Zakaz ten może być zniesiony całkowicie lub częściowo przez Ministra Gospodarki Rzeszy. Z dniem 31 X br. korona czeska przestaje być na terenie Sudetów ustawowym środkiem płatniczym. Banki Rzeszy wymieniać będą do dnia 15 XI br. mieszkańcom Sudetów korony czeskie na marki niemieckie.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Dekret z 22 IX br. zapowiada wprowadzenie faktur konsularnych również przy wysyłkach do Gwinei, Sao Thomé, Principe i Angoli.

RUMUNIA. Zmieniono wartości przeciętne, będące podstawą dla wymiaru cła od nast. artykułów: naczynia kuchenne, aparaty i urządzenia sanitarne z fajansu, turbiny parowe, preparaty arsenowe, biel cynkowa, chloroform i bromoform, czerń drukarska, atrament litograficzny, tusz chiński i farba do stempli.

URUGWAJ. Dekretem z 17 VIII br. i z ważnością od 1 VII br. stworzono nową pozycję w taryfie celnej, obejmującą drzewo, przeznaczone na wyrób parkietów. Drzewo twarde, grubości 20 mm i wyżej, szerokie na 60 mm i więcej, długie na 25 mm i powyżej — wartość szacunkowa: 44 pezów za 1.000 kg, cło 20% plus 21% dodatku.

WENEZUELA. Przy wysyłce do Wenezueli wymagane są odtąd faktury konsularne w 5 egzemplarzach (dotychczas 4).

Ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze do dekretu o kontyngentach importowych. Rozporządzenie omawia m. in. procedurę zgłoszeń importerów, oraz postanawia, że 1 egzemplarz zezwolenia importowego winien importer przesłać Konsulowi Wenezueli w porcie załadunkowym, gdyż bez tego dokumentu Konsul nie zezwoli na wysyłkę towarów kontyngentowych: przewiduje wreszcie, że jeśli importer nie wykorzysta otrzymanego zezwolenia, Ministerstwo Skarbu uważać to będzie za przestępstwo. Władze żądać mogą od importera gwarancji na zabezpieczeniu dokonania importu w terminie pozwolenia.

WĘGRY. Wywóz surowców z Węgier następować może za kontrolą Banku Narodowego. (4 X 38).

Cło obrotowe od przywozu beczek i naczyń do wina z twardego drzewa w stanie rozłożonym obniżone zostało z 12 na 7% od wartości towaru. (12 IX 38).

WIELKA BRYTANIA. Przewidziane jest podwyższenie cła na cynk.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. — Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Różne. Firma palestyńska pragnie nawiązać kontakt z firmami zainteresowanymi eksportem wyrobów szklanych (szklanki, flaszki itp.), nawozów sztucznych, bieli cynkowej i litoponu. P/26039/4E/ID.

Artykuły chemiczne. Firma argentyńska interesuje się importem dwuchromianu sodu, chlorku boru. P/26428/47/ID.

Glina plastyczna. Firma jugosłowiańska interesuje się importem pow. art. przeznaczonego do zmieszania z szamotą do wyłożenia retort i kondensatorów pieca cynkowego. P/25714/41/ID.

Olej lekki z węgla kamiennego i benzol surowy. Firma belgijska interesuje się importem powyższych artykułów. P/26324/47/ID.

Wódka. Firma indyjska interesuje się importem wódki. P/26329/95/ID.

Mydło toaletowe. Firma holenderska interesuje się importem pow. artykułu. Wzór do obejrzenia w Instytucie w godz. 8 — 10. P/26467/47/ID.

Karbid. Firma angielska interesuje się importem karbidu z Polski. P/26662/47/ID.

Kosze. Firma amerykańska pragnie nabywać w Polsce kosze rybackie wiklinowe. P/25498/49/Sz.

Różne artykuły. Firma angielska pragnie importować artykuły ozdobne (fancy goods) domowe i kuchenne, oraz zabawki. P/26134/3B/54/Sz.

Konfekcja. Firma południowo-afrykańska pragnie zakupywać w Polsce pulowery i płaszcze męskie i chłopięce, knickersy i ubrania dla chłopców, adamaszki bawełniane i obrusy bawełniane. P/26003/34/M.

Rękawiczki i pończochy. Firmy angielskie pragną sprowadzać z Polski rękawiczki i wyroby pończosznicze. P/26052/64/M.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

OPŁATY ZA PRZESTAWIENIE WAGONÓW W PORTACH.

Z dniem 25 X 1938 r. ogłoszono nowe postanowienie o opłatach za przestawienie wagonów w portach w Gdyni i Gdańsku, a mianowicie, że w razie żądania odstawienia z torów nabrzeżnych z powrotem na tory odstawcze wagonu z węglem kamiennym, przeznaczonym do dalszego wywozu drogą morską i ponownego wstawienia wagonu na tory nabrzeżne tej samej stacji taryfowej, pobiera się opłaty: za wagon o ładowności poniżej 30 ton — 3 złote, za wagon o wyższej ładowności — 4 zł.

OPŁATY ZA ZAJĘCIE TORÓW STACYJNYCH.

Z dniem 25 X 1938 r. uzupełniono postanowienie o opłatach za zajęcie torów stacyjnych, a mianowicie: za parowozy, lokomotywy elektryczne, wagony motorowe i inne wagony kolejowe, toczące się na własnych kołach, jeśli nie zostały włączone do taboru kolejowego na podstawie osobnej umowy — pobierać się będzie opłaty za zajęcie torów stacyjnych w wysokości 2 złote od wagonu lub 3 zł od parowozu za 1 dobę.

Opłaty te pobiera się po upływie terminu wolnego od postojowego, który dla tych jednostek wynosi 24 godzin bieżących.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA PRZESYŁKI DOZOROWANE.

Z ważnością od 1 X 1938 r. Ministerstwo Komunikacji wprowadziło nowe postanowienia o odpowiedzialności za przesyłkę, której towarzyszy dozorca.

W myśl tej zmiany, wszelkim przesyłkom, przewożonym między stacją taryfową, a stacją pracującą na podstawie umowy właściciela towaru z koleją (stacje „Wu") — winien towarzyszyć dozorca, ustanowiony przez osobę uprawnioną do rozporządzania przesyłką. Jeśli przewóz przesyłki odbywał się bez dozoru, wówczas kolej odpowiada za szkody na towarze tylko w takich rozmiarach, jak w przypadku gdyby dozorca był ustanowiony.

AGENTURY POLSKICH LINIJ ŻEGLUGOWYCH I POLSKICH ARMATORÓW W GDYNI

Linia lub armator	siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. (Gdynia-America Line)	Warszawa	Biuro Portowe Gdynia Amer. L. Ż.
Linia Północno-Amerykańska (New York Service)	„	„
Linia Południowo-Amerykańska (South Amer. Service)	„	Rothert & Kiłaczycki
Linia Meksykańska (Gulf Service)	„	Polska Agencja Morska
Linia Palestyńska (Palestine Line)	„	Biuro Portowe Gdynia Amer. L. Ż.
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. („Polbryt“)	Gdynia	„Polbryt“
Linia Gdańsk-Gdynia-Hull	„	„
Linia Gdynia-Le Havre	„	„
Linia Gdańsk-Gdynia-Londyn	„	„
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe („Polskarob“)	Gdynia	„Polskarob“
Żegluga Polska S. A.	Gdynia	Żegluga Polska
Linie Finlandzkie	„	„
Linia Południowo-Finlandzka (również do Tallina)	„	„
Linia Zachodnio-Finlandzka	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Antwerpia	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Hamburg-Gandawa	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Kłajpeda-Ryga	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Rotterdam	„	„
Linia Italska	„	„
Linia Lewantyńska	„	Rothert & Kiłaczycki
Linie Szwedzkie	„	Polska Agencja Morska
Linia Wschodnio-Szwedzka	„	„
Linia Zachodnio-Szwedzka	„	„
Przedsiębiorstwo w Gdańsku		
Danziger Seetransport	Gdańsk	Polska Agencja Morska

AGENTURY ZAGRANICZNYCH ARMATORÓW I LINIJ REGULARNYCH W GDYNI

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler-przedstawiciel w Gdyni
Aarhus Shipping (Ejnar Nygaard)	Aarhus	F. G. Reinhold
Alfred Holt & Co	Liverpool	Polska Agencja Morska
Aluminium Line	New Orleans	„Bergtrans“
American Caribbean Line	New York	American Scantic Line
American Merchant Lines	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Linia lub armator	siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
American Republics Line	New York	American Scantic Line
American Scantic Line	„	„
Anglo Baltic Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Antti Wihuri	Helsinki	Behnke & Sieg
Argo Reederei A. G.	Bremen	Ferd. Prowe
Baltic Line	Malmö	„Bergtrans“
Belba Line	Antwerpia	Behnke & Sieg
Bergenske Dampskibsselskab	Bergen	„Bergtrans“
Bergenske-Stavangerske Baltic Line	„	„Bergtrans“
Black Diamond Lines	New York	„Bergtrans“
Blue Star Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Bolint Borsent & Co	Göteborg	„Bergtrans“
Booth Line Steamship Co Ltd.	Liverpool	Polska Agencja Morska
British India Steam Navigation Co	Londyn	„Polbryt“
Broclebanks Well Line	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Broström & Co	Göteborg	„Bergtrans“
Bull Insular Line	Londyn	„Bergtrans“
Bullard King Co Ltd.	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Canadian Pacific Railways Co	Montreal	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Chargeurs Reunis	Paryż	Polska Agencja Morska
Commonwealth & Dominion Line	Londyn	Rummel & Burton
Compagnie Générale Transatlantique	Paryż	Polska Agencja Morska
Cunard White Star Line	Liverpool	Rummel & Burton
Currie Line	Leith	F. G. Reinhold
Danzig-Gdynia-Finland Linjen (Antti Wihuri)	Helsinki	Behnke & Sieg
Det Forenede Damp. Selskab	Kopenhaga	F. G. Reinhold
Det Oestasiatiske Compagni A. S.	„	Polska Agencja Morska
Deutsch-Finnische Linie	Hamburg	F. G. Reinhold
Deutsche Ostafrika Linie	„	M. Z. Cedro i S-ka
Egon Rederi A. B. (Egon Linie)	Limhamn	Behnke & Sieg
Elder Dempster Lines	Liverpool	„Bergtrans“
Ellerman & Bucknall Steamship Co	Londyn	Polska Agencja Morska
Idem: linia Dalekiego Wschodu	„	Polska Agencja Morska
Idem: linia Afrykańska	„	„Polbryt“
Ellerman's Wilson Line Ltd.	„	„Polbryt“
Ernst Russ Reederei	Hamburg	„Bergtrans“/F. G. Reinhold
Finland Syd-Amerika Linien	Helsinki	„Bergtrans“
Finska Angfartygs A. B.	„	Żegluga Polska
French Line	Paryż	Polska Agencja Morska
Fruit Express Line	Oslo	„Bergtrans“
Furness Bermuda & West Indies Line	New York	Polska Agencja Morska
Furness, Withy & Co Ltd.	Liverpool	Reinhold
H. M. Gehrckens	Hamburg	F. G. Reinhold
Geral Line	Lizbona	Rummel & Burton
Glen Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Grace Line	„	American Scantic Line
Grace Line: Carribean Service	New York	Polska Agencja Morska
Gribel Rud. Chr.	Stettin	Prowe/F. G. Reinhold
Gulf-Gdynia Line (Wilh. Wilhelmsen)	Oslo	„Bergtrans“
Gulsten Stray & Son (Vore Line)	Farsund	Polska Agencja Morska

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler-przedstawiciel w Gdyni
Hawaian Line dla Europy:	Liverpool	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe
Hamburg Amerika Linie (HAPAG)	Hamburg	import: Behnke & Sieg eksport: M. Z. Cedro i Behnke & Sieg
Hansa D. D. G.	Bremen	Rothert & Kiłaczycki
Hanseatische Reederei A. G.	„	Polska Agencja Morska
Holland Australie Lijn	Rotterdam	Północne Tow. Transportowe
Holland Britisch Indien Lijn	„	Północne Tow. Transportowe
Holland Amerika Lijn	Rotterdam	Aug. Wolff
Holland Afrika Lijn	Amsterdam	Rothert & Kiłaczycki
A. Holt & Co	Liverpool	Polska Agencja Morska
H. C. Horn	Hamburg	Ferd. Prowe
Ick Johannes	„	F. G. Reinhold
Interocean Line	Bergen	Rummel & Burton
Jamaica Banana Producers Steamship Co	Amsterdam	„Bergtrans"
James Currie	Leith	F. G. Reinhold
Johannes Ick	Hamburg	F. G. Reinhold
Johnson Line	Stockholm	Oceaniczna Agencja Okrętowa
Koninklijke Hollandsche Lloyd	Amsterdam	F. G. Reinhold
Koninklijke Nederlandsche Stoomb. M.	„	F. G. Reinhold
La Costiera Soc. An. di Navigazione	Genua	M. Z. Cedro i S-ka
J. Lauritzen	Kopenhaga	Polska Agencja Morska
Leith Hull & Hamburg Steam Packet Co (James Currie)	Leith	F. G. Reinhold
Lykes Bros Steamship Co	New Orleans	Polska Agencja Morska
Mac Andrews & Co	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Mathies Reederei	Hamburg	Ferd. Prowe i „Bergtrans"
Moormack Gulf Line	New York	American Scantic Line
Moormack Lines	„	American Scantic Line
Munargo Line	„	Polska Agencja Morska
Natal Line (Bullard King Co Ltd.)	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Nederlandsche Stoomv. Maatschappij „Oceaan"	Amsterdam	Polska Agencja Morska
N. V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland"	„	Polska Agencja Morska
Neptun Dampfschiffahrts-Ges.	Bremen	Aug. Wolff
New York & Cuba Mail Steamship Co	New York	Polska Agencja Morska
New York & Porto Rico Line	„	Polska Agencja Morska
Nippon Yusen Kaisha	Tokio	Rummel & Burton
Norddeutscher Lloyd	Bremen	Ferd. Prowe
Nordstjernan Rederiaktiebolaget	Stockholm	Oceaniczna Agencja Okrętowa
Norske Amerika Linje	Oslo	„Bergtrans"
Norske Syd-Amerika Linje	„	„Bergtrans"
Nygaard Ejnar (Aarhus Line)	Aarhus	F. G. Reinhold
Oldenburg Portugesische D. R.	Hamburg	„Bergtrans"
Oranje Lijn, Anthony Veder	Rotterdam	„Bergtrans"
Fred Olsen & Co	Oslo	„Bergtrans"
Osaka Shosen Kaisha	Tokio	Rummel & Burton
Det Oestasiatiske Compagni	Kopenhaga	Polska Agencja Morska

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler-przedstawiciel w Gdyni
Panaman Railroad Steamship Line	New York	Gdynia Ameryka Linie Żegl.
Peninsular & Orient Steam Nav. Co	Londyn	„Polbrit“
Port Line Ltd.	„	Rummel & Burton
Robert M. Sloman jr.	Hamburg	„Bergtrans“
N. V. Rotterdamsche Lloyd	Rotterdam	Polska Agencja Morska
Rudolf Christian Gribel	Stettin	F. G. Reinhold
Sartori & Berger	Hamburg	Behnke & Sieg
Scandinavian - American Line	Kopenhaga	F. G. Reinhold
Seatrain Lines	New York	American Scantic Line
Skandinaviske Ostafrika Linje	Oslo	„Bergtrans“
Skandinaviske Syd-Pacifik Linje	„	„Bergtrans“
Rob. M. Sloman jr.	Hamburg	„Bergtrans“
Stavangerske Damskibsselskab	Stavanger	„Bergtrans“
Strick & Ellerman Line (zatoka Perska)	Londyn	„Bergtrans“
Svenska Amerika Linjen	Göteborg	„Bergtrans“
Svenska Amerika Mexico Linje	„	„Bergtrans“
Svenska Lloyd Rederi A. B.	„	„Bergtrans“
Svenska Ostasiatiska Kompaniet	„	„Bergtrans“
Svenska Orient Linien	„	„Bergtrans“
Tallinna Laevaühisus	Tallin	Rothert & Kilaczycki
Torm Line A. B.	Kopenhaga	Rummel & Burton
Transatlantic Rederi A. B.	Göteborg	„Bergtrans“
Union Castle Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
United Baltic Corporation Ltd.	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
United Fruit Company	New York	Polska Agencja Morska
United States Lines	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Vore Line	Farsund	Polska Agencja Morska
West Coast Line	New York	Gdynia-Ameryka Linie Żelugowe
Wilh. Wilhelmsen	Oslo	„Bergtrans“
Woermann Linie A. G.	Hamburg	M. Z. Cedro i S-ka
Word Line (N. York & Cuba Mail)	New York	Polska Agencja Morska

AGENTURY ZAGRANICZNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH W GDYNI

Nazwa linii	siedziba główna	Przedstawiciel w Gdyni
Baltimore & Ohio Railroad Co. Ltd.	Baltimore	Polska Agencja Morska i Gdynia-Ameryka L. Ż. Biuro Portowe
Canadian National Railways	Montreal	Polska Agencja Morska i Gdynia-Ameryka L. Ż. Biuro Portowe
Canadian Pacific Railways	Montreal	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Illinois Central System dla Europy	Londyn	J. H. Bachmann
Pennsylvania Railroad	New York	American Scantic Line

WYKAZ STACYJ NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Załącznik do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji w sprawie tymczasowego uregulowania komunikacji na obszarze Śląska Zaolzańskiego wykazuje następujące stacje P. K. P. na powyższym obszarze, posiadające uprawnienia ekspedycyjne:

— (oznaczenie czynności ekspedycyjnych: E — pełne uprawnienia ekspedycyjne, Ł — ładownia, D — odprawa drobn.) —

Olbrachcice (Ł), Bogumin (E), Bystrzyca nad Olzą (E), Cieszyn Zachodni (E), Darków (D), Darków Zdrój (D), Łomna Dolna (D), Sucha Dolna (D), Dziećmorowice (Ł), Dąbrowa Śląska (E), Frysztat Śląski (E), Gnojnik (E), Sucha Górna (D), Karwina (E), Łąki — (dawniej Lonky n. O. zastawka) (D), Łąki Miasto (dawniej Lonky n. O. (D), Mosty Śląskie (E), Jabłonków (E), Orłowa (E), Piotrowice (E), Sucha Średnia (E), Ropica (Ł), Rychwałd M. (D), Trzycież (D), Szumbark Śląski (E), Trzyniec (E), Wędrynia (D), Ligotka (D).

URZĘDY POCZTOWE NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Wykaz placówek pocztowo - telekomunikacyjnych na Śląsku Zaolzańskim przedstawia się jak następuje:

Błędowice Dolne, Bogumin 1, Bogumin 2 (dworzec), Bystrzyca n. Olzą, Cieszyn 2 (dworzec), Darków, Dąbrowa Śląska, Domasłowice Dolne, Dziećmorowice, Frysztat, Gnojnik Śląski, Jabłonków, Karwina 1, Karwina 2, Kocobędz, Ligotka Kameralna, Lutynia Niemiecka, Lutynia Polska, Łazy Śląskie, Łąki Śląskie, Mosty Śląskie, Nawsie, Orłowa, Pietwałd, Piotrowice Frysztackie, Poręba Orłowska, Pudłów, Ropica Rychwałd Śląski, Skrzeczoń, Stonawa, Sucha Górna, Sucha Średnia, Szumbark Błędowicki, Trzyniec, Wędrynia.

PRZEWOŹNE ZA WYWÓZ WĘGLA ZAOLZAŃSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Począwszy od 21 bm. P. K. P. ustaliły przewoźne dla węgla kamiennego ze stacji Śląska Zaolzańskiego: Dąbrowa, Karwina, Orłowa i Sucha Średnia do Gdańska i Gdyni celem dalszego wywozu morskiego na zł 4,30 za tonę. W ten sposób włączono obszar zaolzański do starego obszaru węglowego Polski i stworzono duże możliwości eksportowe dla węgla z tych terenów, co niewątpliwie wpłynie korzystnie na dalszy wzrost przeładunków przez porty p. o. c.

TARYFA NA JAJA DO WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Z ważnością od 15 października 1938 r. zmienione zostały szczególne warunki stosowania taryfy specjalnej PB-24 polskiej taryfy specjalnej II/2 w ten sposób, że dochodzi do nich jeszcze następujący ustęp:

Opłaty niniejszej taryfy stosuje się również w drodze zwrotu do przesyłek jaj nadawanych do zamrażalni, o ile odbiorca przesyłki w terminie do 6 miesięcy od daty wykupienia listu przewozowego, na podstawie którego w miejscu zamrażania otrzymał przesyłkę, udowodni, że na każdych 100 kg brutto jaj w opakowaniu wywiózł za granicę celną morzem co najmniej 60 kg brutto jaj w stanie płynno-mrożonym (z poz. 126 k. t.) w opakowaniu, przy czym jako nadawca na konosamentach przesyłek nadanych za granicę celną musi figurować odbiorca przesyłki pierwotnej.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK STATYSTYCZNY GDYNI 1937—1938.

Ukazał się nowy Rocznik Statystyczny Gdyni, obejmujący okres czasu 1937—1938. Jest to piąta z kolei tego rodzaju publikacja, wydana i opracowana przez wydział statystyczny Komisariatu Rządu w Gdyni.

Porównując ostatni Rocznik z wydaniami z lat poprzednich, zauważyć można postęp zarówno w zakresie zebranego materiału statystycznego, jak i w metodyce jego ujęcia oraz rozszerzeniu kilku ważnych działów np.: kształtowania się cen hurtowych, budownictwa oraz działu kultury i oświaty. Wprowadzenie nowych tych tablic względnie rozszerzenie już istniejących zasługuje na uznanie, gdyż na skutek tego obraz przejawów życia i działalności środowiska gdyńskiego, jako miasta portowego z wszelkimi jego właściwościami, występuje coraz wyraźniej.

Mimo skrupulatności oraz staranności przy opracowywaniu materiału, zauważyć można w Roczniku jeszcze szereg luk i niedociągnięć, które w interesie dobra ogólnego winny być w przyszłości usunięte. Mamy tu na myśli brak statystyk, obejmujących zagadnienie turystyki, przedsiębiorstw według ich form prawnych oraz kapitału, również zatrudnienie ludności Gdyni według poszczególnych branż i zawodów.

Pewne wątpliwości natomiast nasuwają cyfry, ilustrujące stan bezrobocia, którego urzędowe stwierdzenie niezupełnie odpowiada stanowi faktycznemu, co wynika zresztą z istoty ujęcia tego zjawiska z powodu stosowania procedury meldunkowej, uniemożliwiającej rejestrację ruchu i napływu bezrobotnych do Gdyni.

Pomimo takich i podobnych obiekcyj, wynikłych nie zawsze z winy statystyków, ocenić wszakże należy ogólnie Rocznik, jako poważne źródło informacyjne, pożyteczne nie tylko w pracy samorządowca, ekonomisty, urzędów i publicystów, lecz także każdej inteligentnej jednostki, interesującej się zagadnieniem rozwoju oraz kształtowania się warunków życia i pracy polskiego miasta portowego.

Rocznik Statystyczny Gdyni obok Rocznika Rady Interesantów Portu Gdyńskiego oraz publikacji sprawozdawczo-statystycznej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — stanowi wartościowy przyczynek w literaturze fachowej zagadnień gospodarczo-morskich.

E. U.

KONKURS NA „PODRĘCZNĄ KSIĄŻKĘ DLA EKSPORTERA DRZEWNEGO".

Sekcja Eksportowa Lubelsko-Wołyńskiego Związku Przemysłowców i Kupców Drzewnych w Lublinie ogłasza niniejszym konkurs na książkę podręczną dla eksportera drzewnego. Warunki konkursu są następujące:

1) W konkursie brać mogą udział tylko prace nie publikowane jeszcze dotychczas w żadnej formie.

2) Treść książki musi być dostosowana do obecnych warunków eksportowych i zawierać ma jak najszczegółowsze dane, dotyczące polskich traktatów handlowych, umów clearingowych, rynków zbytu, organizacji eksportu, przepisów dewizowych, clowych, taryfowych (morskich, lądowych), przejrzystych tablic przeliczeniowych i zbioru innych wiadomości, niezbędnych dla eksportera.

3) Książka powinna zawierać od 150 do 200 stronic formatu książkowego i winna być ułożona w sposób nadający się do szybkiej orientacji.

4) Rękopis powinien być napisany na maszynie, jednostronnie z podwójnym odstępem.

5) Rękopisy, oznaczone napisem „Konkurs eksportowy", powinny być nadesłane najpóźniej do dnia 5 marca 1939 r. pod adresem Sekcji Eksportowej w Lublinie, ul. Szopena 17. Rękopisy mogą być zgłoszone pod pełnym nazwiskiem autora lub anonimowo. W tym ostatnim wypadku należy podać swoje nazwisko i adres w zamkniętej kopercie, opatrzonej takim samym godłem, jak rękopis.

6) Rękopisy nieodpowiadające ściśle powyższym warunkom, albo nadesłane po terminie nie będą brane pod uwagę.

7) Za najlepszą nadesłaną pracę będzie przyznana nagroda w wysokości zł 1.000,—.

8) Nagrodzoną pracę Sekcja Eksportowa ma prawo wydać, zastrzega sobie jednak prawo wniesienia poprawek, zmian zarówno w treści, jak i w układzie.

9) Gdyby żadna z nadesłanych prac nie odpowiadała wymogom stawianym przez jury, ostatnia może nagrodę podzielić na dwie.

10) Jury składa się z 5 osób. W skład jury wchodzą przedstawiciele:

1) Izby Przemysłowo-Handlowej w Lublinie,

2) Komitetu Eksportowego Materiałów Tartych z Drzew Iglastych i Komitetu Papierówki,

3) Komitetu Eksportowego Sliprów i Podkładów i Komisji Parytetowej,

4) Uniwersytetu Lubelskiego,

5) Sekcji Eksportowej Lubelsko - Wołyńskiego Związku Przemysłowców i Kupców Drzewnych w Lublinie.

„BALTIC AND SCANDINAVIAN COUNTRIES" zeszyt 10, wyd. Instytut Bałtycki, Gdynia.

Poświęcone zagadnieniom krajów bałtyckich i skandynawskich, czasopismo angielskie Instytutu Bałtyckiego „Baltic and Scandinavian Countries", wraz z ukazaniem się nowego, dziesiątego zeszytu (z. 3 t. IV) kończy czwarty rok istnienia a równocześnie pracy nad zbliżeniem kulturalnym narodów osiadłych nad Bałtykiem. Nowy zeszyt pisma jest dalszym krokiem na drodze wiodącej ku celowi wytyczonemu w zamierzeniach wydawnictwa.

Na wstępie numeru kreśli uwagi o „Monarchii konstytucyjnej w Szwecji" E. C. Bellquist. Interesujący rzut oka na „Gdańsk i Polskę w dziejach" St. Kutrzeby jest pierwszą z rozpraw na tematy historyczne, wśród których mamy tak ciekawe przyczynki, jak ks. J. Kleijntjensa rzecz „O stosunkach łotewsko-holenderskich od w. XIII do XIX" i pułk. E. Zeeh'a „Walkę o porty polskiego Pomorza za czasów Gustawa Adolfa".

Do dziedziny historii kultury należy interesujący szkic O. Liiv'a: „Rozwój kultury estońskiej", skreślony na tle niedawnej jeszcze walki narodu estońskiego o prawa kulturalne i polityczne: „Prolegomena polsko-niemieckiej dyskusji antropologicznej" J. Czekanowskiego wyjaśniają podłoże znanej w antropologii kontrowersji między szkołą lwowską a wrocławską. Obszerne są wywody W. Ormickiego na temat „Problemów ludnościowych w Polsce", ze szczególnym uwzględnieniem tak aktualnych zagadnień, jak reforma rolna, uprzemysłowienie i urbanizacja. Artykuł jest obficie ilustrowany poglądowymi mapkami i tablicami statystycznymi.

Kontynuując serię studiów nad osadnictwem narodów bałto-skandynawskich w Stanach, J. S. Roucek pisze o Litwinach amerykańskich. J. Rakowskiego artykuł o Centralnym Okręgu Przemysłowym daje pogląd na to wielkie przedsięwzięcie, na ogólnym tle problemu uprzemysłowienia Polski. Zagadnienia gospodarcze poruszają także B. Thomas („Płace, koszty utrzymania i dochód narodowy w Szwecji, 1860—1980") i A. Giordano („Problemy europejskiego handlu tranzytowego").

W dziale „Instytucje naukowe, stosunki kulturalne" znajduje się i w tym zeszycie pis-

ma szereg przyczynków, które składają się na barwny obraz współczesnej kultury bałtyckiej. Na szczególną uwagę zasługują tu „Muzea prehistoryczne w Danii“ Th. Mathiassen‘a (z wkładką bogato ilustrowaną), „Zacząiki polskiej organizacji archiwalnej i muzealnej w Stanach Zjednoczonych“ M. Tyrowicza i „Łódź — Manchester polski“ W. J. Rose‘go.

Dziesiąty zeszyt „Baltic and Scandinavian Countries“ jest wynikiem współpracy 52 autorów, w tym 24 polskich i 28 zagranicznych. Przewaga autorów obcych jest dowodem, że koła naukowe zagranicy coraz przychylniej ustosunkowują się do koncepcji współpracy między - bałtyckiej w ramach pisma specjalnego. Cztery kompletne teraz roczniki pisma rokują temu przedsięwzięciu pomyślną przyszłość, z pożytkiem dla idei wspólnoty bałtyckiej.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB.

W bieżącym tygodniu notowano w porcie rybackim w Gdyni następujące ceny w złotych, za towary oclone, franco wagon Gdynia:

Śledzie solone z polskich połowów za 1/1 beczkę: „Mewa“ i „Delfin“ nowe jarmuckie, ceny na razie nie ustalone, szkockie pełne matis i matful 70,— zł, smolmatis 62,— zł, ylen 56,— zł, szkockie puste smolmatis 65,— zł.

„Pomorze“: szkockie pełne matis 70,— zł, matful 70,— zł, smolmatis 64,— zł, szkockie puste matis i matful 67,— zł, smolmatis 62,— zł. Śledzie „własne solenie“ ze śledzi importowanych świeżych o trzy złote taniej.

„Korab“: matis i matful nowe jarmuckie 67,— zł, własne połowy matis i matful nowe jarmuckie 66,— zł — import z Holandii.

Szkockie własne połowy matis i matful 69,— zł, smolmatis 66,— zł. Za dwie półbeczki o pięć złotych drożej jak za całą beczkę.

Śledzie solone importowane: — angielskie I trade smolmatis 68,— zł, II trade smolmatis 64,— zł; *nowe jarmuckie* I trade matis 72,— zł, matful — brak, II trade matis 68,— zł, matfull — 70,— zł; *holenderskie* matis 66,— zł, matfull — 68,— zł; *holenderskie mleczaki* — matis — 82,— zł, matfull — 85,— zł. Stare jarmuckie, angielskie smolmatis 50,— zł, matis 60,— zł marka Wood.

nowe szkockie — matiesy Lerwick medium 105,— zł, selected 112,— zł, large 113,— zł, matiesy Stornoway medium 110,— zł, selected 115,— zł, large 118,— zł, twardo solone Lerwick od 75,— do 78,— zł za matis, za smolmatis od 68,— do 70,— zł, twardo solone PAF matis 77,— zł, smolmatis 70,— zł, matful od 78,— do 82,— zł, crownbrand — crownmatis 70,— zł, crownmedium 70,— zł. Za dwie połówki o zł 5,50 drożej jak za całą beczkę. *Islandzkie nowe* oryginalne 65,— zł. Norweskie islandzkie od 60,— do 67,— zł, zależnie od ilości i gatunku. Większe śledzie 340 sztuk w beczce są droższe. Norweskie Sloo od 37,— do 40,— zł; Vaar od 35,— do 36,— zł, Schneidehering 100 zł.

Ryby świeże i mrożone: za 50 kg oclone franco wagon Gdynia — polskie połowy i jarmuckie importowane — śledzie świeże w lodzie 25,— zł, śledzie mrożone 26,— zł, norweskie śledzie mrożone 32,— zł, Seelachs (czarniak) mrożony 32,— zł, dorsze mrożone bez głów 31,— zł, śledziki świeże polskie połowy 20,— złotych.

NOWE ŚLEDZIE JARMUCKIE W GDYNI.

Dnia 30 października b. r. przywiózł do Gdyni z Anglii s/s „Ronny“ 4.869/1 i 2.365/2 beczek śledzi solonych jarmuckich. Nieco mniejszy transport tych samych śledzi przywiózł dnia 25 października rb. s/s „Europa“, wyładowując 2.080/1 i 642/2 beczek. Są to pierwsze dowozy śledzi solonych jarmuckich, pochodzących z tegorocznych połowów.

PERSPEKTYWY HANDLU ŚLEDZIAMI SOLONYMI JARMUCKIMI.

Odnośnie handlu śledziami solonymi z połowów jarmuckich, jak wynika z zapowiedzi odnośnych czynników angielskich, tegoroczny sezon jarmucki stoi pod znakiem ograniczeń w połowach, które mają być wprowadzone przez Anglię, celem uniknięcia nadmiernych zapasów i spadku cen na nie. Podobne ograniczenia spodziewane są podobno także w Holandii i to pod wpływem angielskiej polityki śledziowej. Z uwagi na powyższe należałoby się więc liczyć ze stabilizacją cen na śledzie jarmuckie w bieżącym sezonie.

Jak przypuszczają zainteresowane sfery handlu śledziami na wybrzeżu, sytuacja ta, o ile w grę nie wejdzie znowu dzika konkurencja między importerami śledzi angielskich w Gdyni i Gdańsku, będzie można mówić o pewnym uzdrowieniu handlu tej branży u nas.

Jeśli chodzi o gatunki śledzi jarmuckich, na początku połowów dopisały śledzie małe t. zw. smolmatis, które stanowią też przewagę w nadchodzących transportach, natomiast mniej jest śledzi dużych t. zw. matful.

SEZON SZPROTOWY ZAPOWIADA SIĘ NIEPOMYŚLNIE.

Z portu rybackiego w Gdyni wypłynęło dnia 24 października rb. 8 kutrów rybackich z zamiarem przeprowadzenia połowów szprotów na wodach przybrzeżnych. Kilkugodzinne poszukiwania nie dały niestety żadnego rezultatu, z czego rybacy wnioskują, że ławice szprotów, podobnie jak w roku ubiegłym, omijając znowu nasze wody przybrzeżne, spowodują poważny zastój i przymusowe bezrobocie w rybołówstwie.

W celu zapobieżenia oraz zabezpieczenia się przeciw brakowi surowca, szereg wędzarń na Wybrzeżu czyni już starania w celu uzyskania kontyngentów przywozowych na import szprotów ze Szwecji, gdzie w ubiegłym roku pokrywano część zapotrzebowania na nie.

W SPRAWIE IMPORTU SZPROTÓW Z ZAGRANICY.

W związku z wiadomościami o niepomyślnie zapowiadającym się sezonie szprotowym w pobliżu polskich wód przybrzeżnych w roku bieżącym, na skutek czego podobnie jak w roku ubiegłym, może zajść potrzeba zakupu surowca w Szwecji — dowiadujemy się, że pierwsze połowy tamże dały takie szproty, które mogą nie nadawać się do transportu, względnie nie przedstawiają pożądanego materiału dla przemysłu wędzarniczego i konserwowego.

Wobec tego jest rzeczą wskazaną, aby sfery zainteresowane w imporcie szprotów, przed przystąpieniem do zakupów, uzyskały dokładne informacje co do gatunku szprotów, poławianych w Szwecji w chwili obecnej.

DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁDZIELNI „POLSKIE ZJEDNOCZENIE RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI".

Jak wynika ze sprawozdania Spółdzielni: „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" w Gdyni, jest to obecnie największa placówka handlowa w tej branży na Wybrzeżu. Poza organizacją zbytu ryb morskich Spółdzielnia prowadzi także zaopatrywanie rybaków w sprzęt zawodowy, oraz administruje kredytami, rozprowadzanymi na wybrzeżu przez instytucje rządowe i przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

O rozwoju placówki tej świadczą najlepiej osiągnięte obroty, które kształtowały się następująco: O ile jeszcze 3 lata temu wynosiły one 934.000,— zł, rok później wzrosły o 50%, wynosząc 1.365.000,— zł, a w roku 1937 osiągnęły 1.812.000,— zł.

W ostatnim roku sprawozdawczym Zjednoczenie kupiło i sprzedało przeszło 4 miliony kg ryb morskich, przy czym znaczna część połowów z polskiego wybrzeża korzysta z aparatu handlowego Zjednoczenia. W okresie zmniejszonych połowów własnych, Zjednoczenie sprowadza ryby z zagranicy i zaopatruje w surowiec wędzarnie i fabryki konserw, jako też firmy handlowe w głównych miastach. W roku ubiegłym Zjednoczenie sprowadziło ze Szwecji przeszło 3½ miliona kg szprotów i śledzików dla potrzeb zakładów przetwórczych.

Zmierzając do dalszego rozwoju działalności handlowej, Spółdzielnia zamierza obecnie przystąpić do założenia w kraju całego szeregu punktów sprzedaży ryb morskich i w ten sposób będzie się starała zwiększyć ich konsumcję, stwarzając przez to trwałe podstawy do dalszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego.

POLSCY WĘDZARNICY NA WYBRZEŻU STWORZYLI WŁASNY ZWIĄZEK.

W ubiegłym tygodniu odbyło się w Kuźnicy na Helu zebranie właścicieli wędzarń kaszubskich z Wybrzeża, na którym utworzono Zw. polsko - chrześcijańskich właścicieli wędzarń na Wybrzeżu. Do Związku przystąpiło około 25 wędzarników, reprezentujących blisko 300 pieców wędzarniczych.

Celem nowozałożonej organizacji jest ścisła współpraca, rozwój i obrona rodzimego przemysłu wędzarniczego. Powstanie wymienionego związku łączy się z trudną sytuacją, w jakiej znalazł się polsko-chrześcijański przemysł rybny na Wybrzeżu w czasie ubiegłego sezonu.

Do władz związku weszli przedstawiciele poszczególnych ośrodków przemysłu wędzarniczego z Wybrzeża, a mianowicie z Gdyni, Helu, Kuźnicy, Jastarni, Pucka i Karwi.

Kronika zagraniczna

RYBOŁÓWSTWO ŚLEDZIOWE W HOLANDII.

Spośród ośrodków rybackich Holandii handel i przemysł śledziowy koncentruje się głównie w czterech miejscowościach, którymi są: Scheveningen, Ymuiden, Vlaardingen i Katwijk. Z wymienionych portów rybackich w dowozach i handlu śledziami solonymi największą rolę odgrywa bezsprzecznie Scheveningen, na drugim miejscu stoi Vlaardingen, podczas gdy Ymuiden jest najpoważniejszym ośrodkiem dowozu i handlu świeżymi rybami, w czasie sezonu śledziowego, zaś dość ruchliwym w obrocie śledziami solonymi.

Port rybacki w Ymuiden porównać można z angielską miejscowością w Grimsby, gdzie również centralizuje się na wielką skalę handel świeżymi rybami. Ymuiden zaopatruje w świeże ryby prawie całą Holandię, poza tym zajmuje się eksportem tychże do Belgii, Czechosłowacji i częściowo Niemiec. Na skutek kryzysu politycznego w północnej części krajów Basenu Dunajowego, dowóz ryb świeżych do Czechosłowacji został przerwany,

co spowodowało poważny spadek cen, zwłaszcza na śledzie świeże w ciągu ostatn. tygodni. W Ymuiden istnieje giełda rybno-śledziowa, należąca do samorządu miejskiego, przez co gwarantowana jest uczciwość w notowaniach cen. Taką samą giełdę posiada Scheveningen; jest ona głównie nastawiona na śledzie solone. Holenderskie giełdy rybno-śledziowe utrzymują się ze specjalnych opłat, pobieranych od sprzedaży ryb na nich. Miarę w obliczaniu stawek stanowi kanties, czyli beczka morska śledzi o wadze około 160 kg. Na giełdach tych odbywa się nie tyle sprzedaż śledzi, ile ocena ich wartości według zbadanej jakości towaru. Połowy śledzi, które są przedmiotem transakcyj na giełdach, należą do poszczególnych towarzystw śledziołówczych, a nie do rybaków. Ci ostatni są pracownikami tychże towarzystw i stanowiąc załogi lugrów śledziowych, otrzymują stosownie od umów 1% do 4% od wartości połowów. Zadaniem giełd rybno-śledziowych jest zatem obrona interesów marynarzy-rybaków, bo od szacunku połowów zależy wysokość ich wynagrodzenia, a z drugiej strony regulacja cen na śledzie.

W skład komisji giełdowej wchodzą przedstawiciele towarzystw śledziołówczych — eksporterów, doświadczeni z rybaków oraz urzędnicy giełdowi. Badanie śledzi odbywa się na molo portowym, gdzie rzędem poustawiane są beczki ze śledziami. Około 20% towaru badane jest dość szczegółowo. Na skutek sprawiedliwej oceny jakości i wartości śledzi, zarobek rybaka holenderskiego jest mniej narażony na wahanie cen rynkowych, jak to ma miejsce w stosunku do rybaka angielskiego, gdzie ustalanie ceny zależne jest od pośredników-krzykaczy. Szacunek towaru nie jest nigdy publikowany, notowane są tylko ceny beczek handlowych, tj. kanties, będących w posiadaniu eksporterów.

Podczas szacowania towaru znajdują się kupcy-hurtownicy, którzy go oglądają i w miarę potrzeby zakupują od towarzystw śledziołówczych, zabierając go nieraz wprost z mola. Na uwagę zasługuje fakt, że niektórzy hurtownicy kupują śledzie w beczkach morskich i dopiero u siebie przepakowują do beczek handlowych. Przeważnie jednak firmy śledziołówcze same przepakowują śledzie z kanties do beczek handlowych. zanim dostają się one do obrotu towarowego.

Przemysł śledziołówczy w Holandii opiera się na towarzystwach połowów, posiadających pewną ilość statków rybackich, bądź na lugrach, których właścicielem jest sam szyper. Rybacy, uprawiający połowy na własną rękę, zbywają towar u eksporterów. Jako wynagrodzenie za swą pracę otrzymują rybacy umówiony procent wartości połowów, w wypadku jednak niekorzystnych połowów pewne minimum. wynoszące od 7 do 25 guldenów tygodniowo.

Przedsiębiorstwo śledziołówcze kumuluje w sobie szereg działów pracy; jest mianowicie armatorem i posiada przeważnie od 10 do 30 statków, jest maklerem, prowadzi shipchandlerkę, posiadając w tym celu wolne składy cłowe. W swym własnym zakresie prowadzi też ono fabrykację beczek, wytwórnię, reparację i garbowanie sieci, nie mówiąc już o solarni, w której odbywa się ważna czynność przepakowywania śledzi z beczek morskich do beczek handlowych oraz odpowiednie dosalanie towaru.

Ostatnio holenderskie towarzystwa śledziołówcze znacznie podupadły z powodu zmniejszenia się eksportu śledzi na korzyść państw, tworzących własne rybołówstwo dalekomorskie. Tym niemniej głównymi rynkami zbytu śledzi holenderskich są jeszcze: Rosja. Belgia, Polska i Czechosłowacja.

Spośród holenderskich portów rybackich, Scheveningen i Vlaardingen stanowią pomocnicze bazy operacyjne dla polskiego rybołówstwa śledziowego na morzu Północnym. Stąd też w czasie sezonu śledziowego widzieć można niejednokrotnie lugry rybackie towarzystwa „Mewa“ w Scheveningen, a towarzystwa „Korab“ w Vlaardingen, dowożące tam swe połowy, które z kolei wysyłane są frachtowcami do Gdyni.

Holendrzy, jako naród marynarzy-rybaków, wyspecjalizowany w połowach śledzi, stanowią również pewną część załóg polskich lugrów śledziowych, uprawiających połowy na morzu Północnym.

TRZYLETNI PLAN ODNOWIENIA FLOTY RYBACKIEJ W DANII.

Sejm duński przyjął ostatnio 3-letni plan odnowienia duńskiej floty rybackiej. Postanowiono zastąpić 30 nie nadających się już do eksploatacji z powodu starości i zużycia kutrów rybackich — nowymi, w związku z czym rozpoczęto ostatnio budowę 9 nowoczesnych kutrów o pojemności 35 do 40 ton.

Będą one zaopatrzone w motory ropne. — Budowa dalszych 6 kutrów rozpoczęta zostanie jeszcze w tym roku budżetowym. W ten sposób duńskie rybołówstwo morskie uzyska w najbliższych miesiącach razem 15 nowoczesnych i mocnych kutrów, które umożliwią prowadzenie intensywnych połowów ryb. nie tylko na wodach przybrzeżnych, ale i na pełnym morzu.

WŁOSKIE RYBOŁÓWSTWO NA WODACH PÓŁNOCNEJ EUROPY.

Wobec wzrastającej konsumcji dorszy we Włoszech, włoskie firmy importujące te ryby, postanowiły na własny rachunek podjąć się połowów dorszy na wodach północnej Europy. Tak n. p. 2 firmy importowe Gismondi & Co

w Rzymie oraz Arrigoni & Co w Trieście zorganizowały wspólnie firmę „Merluzzo Italiano S. A.", zajmującą się połowem dorszy. Również firma rzymska „Sapri" podjęła się połowów dorszy na wodach Grenlandii. Jak widać, ciężka praca rybaków na dalekiej północy nie odstrasza przedsiębiorczych Włochów, przyzwyczajonych do ciepłego klimatu.

POŁOWY NA MORZACH TROPIKALNYCH.

W ostatnich dniach powrócił do Niemiec z pięciotygodniowej podróży badawczej po morzach podzwrotnikowych statek rybacki „Richard Ollrogge", należący do towarzystwa „Nordsee Deutsche Hochseefischerei Bremerhafen — Cuxhafen A. G.

Towarzystwo to już w latach 1902, 1904, 1912 i po wojnie uprawiało próbne połowy na wodach morza Śródziemnego i Czarnego ze zmiennym szczęściem. Najgłówniejszą przeszkodą, jaką mają rybacy do pokonania, jest klimat, w którym ryby psują się nadzwyczaj prędko i do którego Europejczycy, zwłaszcza z północnej i środkowej Europy nie są przyzwyczajeni. Postęp jednak chłodnictwa i sposobów przeróbki na miejscu umożliwi wkrótce wykorzystanie obfitych zasobów rybnych mórz południowych i tropikalnych.

PRZEMYSŁ RYBNY W NIEMCZECH.

W ostatnim pięcioleciu wzmogła się znacznie produkcja niemieckiego przemysłu rybnego. Od okresu 1932/33 wartość produkcji tegoż przemysłu wzrosła z 80 na 135 mil. marek, tj. o 70%. Na marynaty przypada 45% ogólnej produkcji, na wyroby wędzone 36%, podczas gdy udział konserw pełnych wynosi 15%, a śledzi solonych 4%. Spożytkowanie surowca w tym przemyśle wynosiło w roku ubiegłym 265.000 t. Najważniejszą rybą dla przeróbki przemysłowej jest śledź, na którego przypada 80% całej ilości surowca przerobionego. Dalej idą takie ryby jak: łosoś morski, karmazyn, łupacz i wątłusz z udziałem 12% i ryby szlachetne, jak: węgorz, łosoś, jesiotr.

Niemiecki przemysł rybny jest w znacznej mierze zależny od importu z zagranicy. Przeszło ⅓ surowca importuje się, a śledzia nawet 45%. Przyczyną tego zjawiska jest fakt, że śledź jest poławiany przez niemieckich rybaków dalekomorskich jedynie od lipca do listopada. W pozostałych miesiącach połowów niemiecki przemysł rybny jest skazany na dowozy z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Danii, Belgii i Holandii. Do najważniejszych zagadnień dla niemieckiego rynku surowca rybnego należy sprawa kształtowania się cen. Sprawę tę o ile chodzi o śledzie, uregulowano przez zarządzenie z czerwca rb., przy czym ustalono cenę za ½ kilograma, zależnie od gatunku na 5, 7 i 8 fenigów. Jednym z problemów czekających na rozwiązanie, jest sprawa magazynowania surowca na wielką skalę. Sprawa ta jednak doczeka się na rynku niemieckim pomyślnego załatwienia dopiero wtedy, gdy ureguluje się sprawę stabilizacji cen tanich śledzi z importu. W przemyśle przetwórczym zasługuje na uwagę podjęta obecnie na większą skalę przez „Deutsche Eiweissgesellschaft" produkcja białka rybiego, które wydobywa się jako suche białko z chudych ryb. Białko to, całkowicie bezwonne i nie posiadające smaku, można spożytkować nie tylko do celów konsumcyjnych, lecz również technicznych. Poza tym rozwija się coraz bardziej przemysł garbowania skór rybich do wyrobu obuwia, rękawiczek, do prac introligatorskich i innych.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Obroty towarowe w handlu hurtowym towarów kolonialnych wzrosły w stosunku do poprzedniego miesiąca o 30—50%, zależnie od rodzaju przedsiębiorstwa, jego promieniowania i specjalizacji. Wzrostu tego nie można jednak uważać jako ogólną poprawę sytuacji w handlu importowym, a jedynie jako objaw poprawy sezonowej. Sezon gwiazdkowy należy do tego okresu, w którym obroty w handlu importowym towarów kolonialno-spożywczych znacznie wzrastają.

Na ogół handel importowy w Gdyni pracuje w bardzo ciężkich warunkach. Z jednej strony ma on wyższe koszty utrzymania, z drugiej zaś ma do pokonania szereg trudności, związanych z uzyskaniem na czas kontyngentów przywozowych. Przydział kontyngentów przywozowych dla poszczególnych firm nie jest odpowiedni w stosunku do rzeczywistego importu tych firm i zasięgu pracy. Chcąc utrzymać swoje przedsiębiorstwa, firmy gdyńskie zmuszone są kupować pozwolenia przywozu u firm wewnątrz kraju i płacić za to bardzo duży haracz. Za pozwolenia przywozu na owoce suszone firmy gdyńskie płaciły w ostatnich tygodniach 10 — 20 groszy od kg oprócz opłat normalnych, które trzeba było zwrócić danemu kupcowi. Za pozwolenie przywozu na 10 ton pomarańcz z Mosambique płacono extra 1.500—2.100,— zł. Mniejszy trochę haracz płaci się za pozwolenia przywozu na korzenie.

Kawa surowa: Na rynkach zagranicznych tendencja bez zmian. Na rynku krajowym tendencja spokojna, obroty stałe. Dowozy poszczególnych gatunków kawy odbywają się w ramach ustalonych kontyngentów przywozowych i wydawanych pozwoleń.

Ceny kształtują się za 1 kg kawy loco magazyn importera za towar oclony następująco: Rio i Victoria 7 — zł 3,28—3,30, Santos super zł 3,80—3,85, Santos extra prima zł 4.00—4.10, Capitania zł 3,50, Tanganika zł 4.45—4.50, Guatemala zł 4,90—5.10, Costa Rica zł 5,40—5,60, kawy z Indyj Holenderskich od 4,50—4,70 zł, wszystko zależnie od ilości odbioru.

Herbata: Na rynkach zagranicznych herbata zwyżkowała o dalsze 1/2 d. na lb. Na rynku krajowym, tendencja mocniejsza, niż w poprzednim okresie. Popyt na wszystkie gatunki herbaty duży. Dowozy nie pokrywają zapotrzebowania rynku. Przydziały na herbaty szczupłe, tak, że należy oczekiwać dalszej zwyżki cen.

Ceny kształtują się za 1 kg herbaty loco magazyn importera za towar oclony następująco: Cejlon pospolity zł 12,60—12,90, Cejlon średni zł 13,00—14,20, Cejlon specjalny zł 14,60 do 15,00, Sumatra zł 13,00—13,50, Darjeeling zł 15—18,00, Java zł 13,00—13,20.

Korzenie: Tendencja na rynkach zagranicznych mocna. Ceny zwyżkowe. Pieprz zwyżkował z 24 do 25 hfl. za 100 kg, piment o 5 sh. na 50 kg (obecnie kosztuje 68 sh., a dawniej 63 sh.), cynamon Lignea kosztuje obecnie 28 sh., a dawniej 23 sh. za 50 kg.

Tendencja na rynku krajowym średnia z wyjątkiem pieprzu, na który zainteresowanie jest dość duże. Ceny kształtują się za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera następująco: pieprz czarny zł 3.30—3.40, pieprz biały zł 3,90—4,00, piment zł 6,20—6.30, cynamon Lignea zł 5,20—5,30, cynamon Cassia Vera zł 6,20—6,30.

Owoce suszone: Popyt na sułtanki, rodzynki i figi w dalszym ciągu duży. Dowozy tych owoców są mniejsze od zapotrzebowania rynku. Zainteresowanie na migdały słodkie i gorzkie oraz jądra orzechów laskowych również dość duże. Popyt na koryntki i śliwki amerykańskie średni. Na orzechy włoskie są jedynie zapytania. Ceny kształtują się za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera i zależnie od ilości odbioru, następująco: Sułtanki tureckie zł 1,85—1,90, figi greckie wiankowe zł 1.10, tureckie zł 1,25—1.30, koryntki zł 1,05—1,08, rodzynki zł 1,45—1,50, śliwki amerykańskie workowe zł 1,40—1,50, skrzynkowe zł 1,50—1,60, migdały włoskie słodkie P/G. zł 6,95—7,10, wybierane 37/38 zł 7,20—7,35, jądra orzechów laskowych zł 6,50—6,70, jądra pestek morelowych zł 4,30—4,50.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 19 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Brageland“, który przywiózł z Izmiru 261.840 kg sułtanek i fig oraz 39.855 kg z Candii.

s/s „Isa“ przybył do Gdyni dnia 21 października br. z transportem 128.525 kg koryntek i fig z Calamaty oraz 16.797 kg dla importerów gdańskich.

Dnia 27 października br. przywiózł z Calamaty s/s „Aasne“ 95.250 kg koryntek i fig i 2.000 kg koryntek dla Gdańska.

s/s „Wiborg“ nadszedł do Gdyni z Rotterdamu dnia 30 października br. z ładunkiem 77.500 kg bananów.

Dnia 31 października nadszedł s/s „Gdynia“ z transportem ca 11.000 kg owoców suszonych.

m/s „Patria“ spodziewany jest w Gdyni dnia 4 listopada br. Statek ma przywieźć transport ca 55.000 kg bananów.

Dnia 6 listopada nadejdzie do Gdyni pierwszy w obecnym sezonie transport ca 220 ton grapefruitów palestyńskich. Transport nadejdzie na s/s „Vikingland“.

s/s „Valencja“ nadejdzie do Gdyni dnia 7 listopada z ładunkiem cytryn włoskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 16 do 30 października br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów, których przebieg przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 17 października aukcję, na której wystawiły:

300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 70 skrz. w cenie 33,— zł skrzynia

150 worków rodzynek greckich — wycofano

200 worków koryntek greckich — sprzedano: 170 worków, w cenie 95—97 gr za 1 kg

1.235 klatek winogron włoskich — sprzedano: 525 klatek w cenie 1,10—1,15 zł za 1 kg

260 klatek winogron holendersk. — sprzedano: 40 klatek w cenie 5,50—6.60 zł 1 klatka

299 worków śliwek susz. kalifornijskich — sprzedano: 50 worków w cenie 1,40 zł za 1 kg skrzynkowane

dnia 18 października wystawiono:

570 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 305 skrzyń w cenie 30—33 zł skrzynia

708 klatek winogron włoskich — sprzedano: 708 klatek w cenie 1,— zł za 1 kg

220 klatek winogron holendersk. — wycofano

99 worków śliwek susz. kalif. — wycofano

150 worków rodzynek greckich — wycofano

130 worków koryntek greckich — sprzedano: 30 worków w cenie 97 gr 1 kg

dnia 20 października wystawiono:

230 skrzyń cytryn włoskich — wycofano

44 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 44 skrz. w cenie 1.75 zł 1 kg

827 klatek winogron włoskich — sprzedano: 827 kl. w cenie 0.95—1.10 zł 1 kg

220 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 150 kl. w cenie 3,25 zł 1 klatka

dnia 25 października wystawiono:

283 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 283 skrz. w cenie 1,75—1,87 zł 1 kg

200 worków śliwek susz. kalif. — sprzedano: 18 w. w cenie 1,40 zł 1 kg

100 worków orzechów ziemnych — sprzedano: 20 worków w cenie 2,10 zł 1 kg

265 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 265 skrzyń w cenie 30 zł skrzynia

1.704 skrzynek daktyli — wycofano

360 worków rodzynek greckich — wycofano

200 worków koryntek greckich — sprzedano: 200 worków w cenie 0,97—1.00 zł.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 25 października, na której wystawiły:

225 beczek jabłek świeżych włoskich — sprzedano: 225 beczek, w cenie 1.55—1,56 zł

340 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 340 skrzyń w cenie 1,91—1,99 zł.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 30 października br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 3.958 skrzyń pomarańcz, 3.400 skrzyń cytryn oraz 1.620 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dniu 10 października br. zapas pomarańcz zmniejszył się o ca 50%, zapas cytryn utrzymał się na poziomie poprzedniego okresu notowań, natomiast zapas grapefruitów wzrósł znacznie, bo prawie 16-krotnie.

BEZPOŚREDNI TRANSPORT KAWY Z JAMAJKI DO GDYNI.

W związku ze wzrostem naszego eksportu do krajów Ameryki Centralnej, daje się również zauważyć pewne ożywienie w zakresie importu. Do niedawna transporty towarów z Ameryki Środkowej do Polski szły z przeładunkiem w Amsterdamie, Hamburgu lub Antwerpii, ostatnio jednak coraz częściej płyną one po przeładunku w Nowym Jorku polskimi statkami bezpośrednio do Gdyni. Niedawno, w ten sposób nadeszła na motorowcu transatlantyckim „Piłsudski“ partia kawy z Jamajki o wadze ponad 4.000 kg.

W SPRAWIE PRZYWOZU POMARAŃCZ, MANDARYNEK I CYTRYN.

W związku z uruchomieniem bezpośredniego przewozu morskiego z Sycylii (specjalnymi statkami do transportu owoców) do Gdyni i Gdańska — Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby pozwolenia na przy-

wóz pomarańcz, mandarynek i cytryn były zaopatrywane w klauzulę:

„Ważne tylko przy konosamencie, wystawionym w kraju pochodzenia towaru — bezpośrednio na porty polskie i bez przeładunku w portach trzeciego kraju“.

W SPRAWIE PRZYWOZU ZIARNA KAKAOWEGO ZE ZŁOTEGO WYBRZEŻA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że przywóz ziarna kakaowego ze Złotego Wybrzeża — w ramach promes już wydanych — może być dokonywany w zamian za wywóz artykułów polskich do krajów afrykańskich z wyłączeniem: Egiptu, Tunisu, Algeru, Maroka, Złotego Wybrzeża, Unii Płd. Afrykańskiej oraz Rodezji Południowej i Północnej.

Kronika zagraniczna

ŁADOWANIE POMARAŃCZ PALESTYŃSKICH DLA POLSKI.

Statek „Vingaland“ ładować będzie w portach palestyńskich pomarańcze dla Polski w dniach 10—13 listopada. Według prowizorycznych obliczeń importerów, statek ten przywiezie prawdopodobnie około 10.000 skrzyń. Nadejdzie on do Gdyni około 1 XII br.

ARGENTYNA SZUKA ZBYTU NA JABŁKA W POLSCE.

W związku z nadchodzącym sezonem eksportu jabłek argentyńskich, eksporterzy jabłek zainteresowali się także możliwością uplasowania jabłek argentyńskich na rynku polskim. Już obecnie nadchodzą do importerów gdyńskich oferty na dostawę jabłek z powoływaniem się nawet na podpisaną umowę handlową polsko-argentyńską.

Ponieważ produkcja jabłek krajowych w tym roku nie dopisała, jabłka argentyńskie znajdą zbyt na naszym rynku, szczególnie w okresie od stycznia do maja.

ITALIA WPROWADZIŁA PRZYMUS SKŁADOWANIA PRODUKTÓW POMIDOROWYCH W CHŁODNIACH.

Italia należy dotychczas do największego w świecie producenta przetworów pomidorowych. Italski ekstrakt pomidorowy jest znany powszechnie z wysokiej jakości, do czego przyczyniły się zwłaszcza intensywne prace dydaktyczne i standaryzacyjne, przeprowadzane od czasu rządów faszystowskich. Wystarczy przytoczyć, że każda fabryka konserw w Italii jest licencjonowana, a produkcja jej podlega stałej kontroli, przeprowadzanej przez czynnik fachowy. W samym okręgu Parma mieści się 78 fabryk ekstraktu pomidorowego, posiadających możliwości wyprodukowania 300.000 q. podwójnie koncentrowanego ekstraktu pomidorowego, wysyłanego zarówno w puszkach blaszanych, jak też w beczkach. Ponieważ ekstrakt pomidorowy jest wysoko cenionym dodatkiem przy produkcji innych artykułów żywnościowych, stosuje się w dość dużym zakresie opakowanie beczkowe, jako tańsze. Ponieważ opakowanie to nie chroni produktu przed zakażeniem zewnętrznym, a z drugiej strony obowiązuje w Italii zakaz dodawania jakichkolwiek barwików, lub środków konserwujących, wytwórcy są zobowiązani po terminie 30 października składować ekstrakt pomidorowy w beczkach w chłodniach.

IMPORT BANANÓW POLEPSZA BILANS PŁATNICZY NIEMIEC.

Rozpowszechnione jest mniemanie, że import bananów stanowi artykuł zbytku, konkurujący z owocami krajowymi, i obciąża bilans płatniczy. Bliższa analiza przywozu bananów do Niemiec zbija jednak twierdzenie o niekorzystnym jego wpływie na bilans płatniczy. W 1937 r. Niemcy przywiozły 140 tys. ton bananów w tym 35% z plantacyj niemieckich w Afryce Zachodniej, co należy uważać raczej za przywóz produktów niemieckich. oraz 38% z Indyj Zachodnich i Ameryki Środkowej. Banany z Indyj Zachodnich, zakupywane od amerykańskiej „United Fruit Company“ i przewożone prawie wyłącznie przez Tow. dla Handlu i Żeglugi „Union“ w Bremie są płacone zgodnie z umową, towarami niemieckimi. Ponieważ Amerykańskie Tow. dawniej nie zakupywało w Niemczech żadnych towarów, obecny sposób zapłaty za banany należy uważać za dodatkowy wywóz. Więcej nawet, bo według umowy amerykańskie towarzystwo płaci bananami tylko 85% wartości zakupywanych w Niemczech lokomotyw, szyn, materiałów kolejowych i innych towarów, potrzebnych dla plantacyj, a resztę czyli 15% — płaci gotówką. W ten sposób wymienione amerykańskie tow. od początku swego założenia w 1936 r. wypłaciło Niemcom 4 mil. RM. Import bananów zatem do Niemiec nie tylko nie obciąża bilansu płatniczego, ale dostarcza dewiz. Dalszy dopływ dewiz pochodzi z przewozu bananów transportem przez Bremę do innych krajów na statkach niemieckich. Tranzyt ten wynosił w 1937 r. 11.25% ogólnego przywozu bananów wobec 9,36% w 1936 r.

FRANCJA KONSUMUJE BANANY TYLKO ZE SWYCH KOLONIJ.

99,99% przywozu bananów do Francji pochodzi z kolonij francuskich. tak przynajmniej wykazują liczby przywozu bananów w ciągu 6 pierwszych miesięcy rb., kiedy na 94.648 ton bananów przywiezionych do Francji 94.645.6 ton pochodziło z kolonij francuskich. W tymże okresie czasu 1937 r. przywóz bananów wynosił 91.556 ton w tym 99,03% z kolonij francuskich.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 listopada 1938 r. | NR 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

GDYNIA, JAKO PORT TRANZYTOWY DLA WĘGIER

Jednym ze szlaków, używanych przez Węgry w ich zagranicznej wymianie towarowej w przebiegu tranzytowym z południa na północ — jest szlak wiodący przez Polskę ku morzu Bałtyckiemu.

Rola i wynikające z tego przeznaczenie obydwu portów naszego obszaru celnego Gdyni i Gdańska, występuje tu zupełnie wyraźnie. Obok innych dróg przepustowych dla tranzytu węgierskiego, jak włoskiej, prowadzącej przez Triest, rumuńskiej przez Gałacz i Sulinę czy niemieckiej przez Szczecin lub Hamburg — polski szlak tranzytowy, jako najdogodniejszy dla węgierskiej wymiany towarowej z krajami bałtycko-skandynawskimi oraz dalszego zamorza, zyskuje sobie coraz większą popularność. Jest w tym niewątpliwie pewien nawrót do polsko-węgierskiej tradycji komunikacyjno-handlowej z czasów średniowiecza, zaś w okresie po wojnie światowej dostosowanie się do układu sił w systemie gospodarczo-komunikacyjnym w tej części Europy.

Przyobleczona w realne formy rzeczywistości, wznowiona historyczna rola „jantarowego szlaku" występuje tu przy modernizacji środków transportowych, zastępując dawne wyprawy kupieckie, ciągnące przy pomocy pojazdów konnych setkami mil, dzisiejszym sprawnym kolejowym tranzytem towarowym, przechodzącym zawsze przez ten sam obszar.

Jeśli chodzi o wymianę towarową między Polską a Węgrami, odbywa się ona prawie w zupełności drogą lądową, co wynika zresztą z geograficznej bliskości obydwu krajów oraz celowości wykorzystania najkrótszej drogi komunikacyjnej między nimi.

Droga przez porty polskiego obszaru celnego używana jest natomiast do tranzytu towarów węgierskich, zarówno w imporcie jak i eksporcie.

Tranzytowanie tych towarów odbywa się drogą kolejową względnie kolejowo-rzeczną, t. j. z przeładunkiem w portach: Bratislawa i Komarno, a stąd dalej Dunajem do Budapesztu. W odwrotnej kolejności idą transporty z południa na północ, gdyż po przeładunku ze statków w jednym z wymienionych wyżej portów, idą już dalej drogą kolejową przez Czechosłowację do Polski, obecnie przez Bogumin.

Jeśli chodzi o towarowy tranzyt węgierski tak, jak tranzyt innych krajów — trudno go ująć statystycznie z rozmaitych względów w cyfrach bezwzględnych. Z opublikowanych danych wiemy jednak, że ulegając fluktuacji wykazuje on nawet pewną tendencję rozwojową. Świadczyć mogą o tym cyfry za lata ubiegłe: podczas gdy bowiem w roku 1934 osiągnął on przez Gdynię około 15.000 ton, w r. 1935 wykazał już blisko 18.000 ton. Lata następne 1936 i 1937 wykazują pod tym względem dość poważne wahania, które dają się wszakże uzasadnić trudnościami dewizowymi na tle rozrachunku polsko-węgierskiego. W każdym razie jeśli chodzi o pierwszą połowę r. 1938 należy z zadowoleniem podkreślić poważny wzrost tranzytu węgierskiego, który za ten okres przekracza znacznie ilość tranzytu towaru przechodzącego przez port gdyński, w najpomyślniejszym dlań okresie całorocznym w jednym z lat poprzednich.

Jeśli chodzi o udział obydwu portów polskiego obszaru celnego w tranzycie węgierskim, trzeba obiektywnie stwierdzić, że dotychczas partycypował w nim w znacznie większej mierze Gdańsk, aniżeli Gdynia. —

Porównania cyfrowe z ostatnich lat zdają się jednak wskazywać na to, że w r. 1937 nastąpił pod tym względem pewien zwrot na lepsze. Obroty tranzytu węgierskiego Gdyni zaczynają dorównywać tym samym obrotom Gdańska. Świadczy to o rosnącym znaczeniu i szerokich możliwościach wykorzystania portu gdyńskiego dla tego tranzytu na przyszłość.

Spośród towarów przechodzących jako tranzyt przez Gdynię należy wymienić w przywozie niektóre artykuły kolonialne, jak ryż, kakao, dalej surowce mineralne, złom, żelazo surowe, tłuszcze zwierzęce, tran, fosforyty itd.. w wywozie natomiast kukurydza, makuchy, cement, żelazo i wyroby z niego itd. W pewnym okresie czasu dość poważną pozycję stanowiły transporty żelaza handlowego w eksporcie do Szwecji.

Nie analizując bliżej struktury tego tranzytu, trzeba stwierdzić, że jakkolwiek nie posiada on cech stałości pod względem kierowania zawsze tych samych towarów, pośrednictwo portu gdyńskiego łączy wygodnie Węgry z krajami bałtyckimi i skandynawskimi oraz dalszego zamorza, z niewątpliwą dla obydwu stron korzyścią.

Jak dla każdego tranzytu towarowego i warunków jego rozwoju tak i dla tranzytu węgierskiego przez porty polskiego obszaru celnego ważną rolę odgrywają dogodne i odpowiednio rozbudowane taryfy kolejowe. — Jeśli chodzi o te ostatnie, tranzyt węgierski opiera się o: a) czeskosłowacko-polską taryfę portową dotyczącą transportów towarowych z Gdyni do granicy czesko-węgierskiej, b) czeskosłowacko-polską taryfę dunajową w komunikacji z portami węgierskimi na Dunaju, oraz c) polsko-węgierską taryfę związkową, dotyczącą komunikacji kolejowej między stacjami polskimi i węgierskimi.

Niewątpliwie pod uwagę wziąć trzeba przy tranzytowaniu towarów węgierskich przez port gdyński także nowoczesność urządzeń portowych oraz sprawność aparatu techniczno-handlowego, co przy wielkiej częstotliwości połączeń żeglugowych Gdyni z portami prawie wszystkich portów świata — zapewnia klientowi węgierskiemu pewność właściwego wykonania jego zleceń.

Poza tym należy dodać, że w porcie gdyńskim istnieją możliwości wydzielenia części strefy wolnocłowej dla tranzytu węgierskiego, jak również dogodne warunki dla otwarcia tu portowych składów konsygnacyjnych.

Mieliśmy niejednokrotnie okazję przekonania się, że węgierskie sfery gospodarcze doceniają wszelkie walory Gdyni, jako swego portu tranzytowego oraz możliwości wykorzystania go jako jednej z baz dla swego handlu zagranicznego z krajami zamorskimi. Świadczą o tym bowiem przychylne publikacje prasy i publicystyki węgierskiej, wyrazem której jest także praca dr. Kertesz Janos-a pt. „Gdynia a tizéves lengyel kikötövaros“ (Gdynia, 10-cio letnie polskie miasto portowe) wydana w r. 1937 w Budapeszcie.

Mówiąc o współpracy handlowo-żeglugowej między Polską a Węgrami w oparciu o port gdyński, z zadowoleniem stwierdzić należy fakt udziału bandery węgierskiej w ruchu statków Gdyni. Królewsko - węgierska bandera handlowa pojawiła się w naszym porcie w r. 1931 i od tego czasu corocznie figuruje w portowym rejestrze statków i to bynajmniej nie na ostatnim miejscu. W r. 1937 np. czerwono-biało-zielona bandera Królestwa św. Stefana była reprezentowana przez 10 statków o łącznym tonażu 3.460 BRT. wyprzedzając pod względem kolejności banderę belgijską.

Dość częstym gościem portu gdyńskiego jest zwłaszcza rzeczno-morski parowiec „Albert“, który jako tramp zajmuje się przewozem towarów na Bałtyku i morzu Północnym. Statek ten swego czasu uprawiał żeglugę na Dunaju. Kilkakrotnie odbył on również bezpośrednie rejsy ze swego macierzystego portu Budapesztu do portów na Bałtyku, a więc przy wykorzystaniu dunajowego szlaku śródlądowego do Suliny, a stamtąd poprzez morze Czarne, Bosfor, morze Marmara, Dardanele, morze Śródziemne i Gibraltar na wody północno-europejskie. Przykład ten dowodzi prężności węgierskiej ekspansji handlowo-morskiej, która na skutek pozbawienia Węgier dostępu do morza Adriatyckiego, zmuszona jest szukać swego oparcia o porty obce, w tym wypadku włoskie. Podobną ekspansywność daje się również zauważyć w odniesieniu do rozbudowy węgierskiej floty handlowej oraz portu dunajowego Csepel pod Budapesztem.

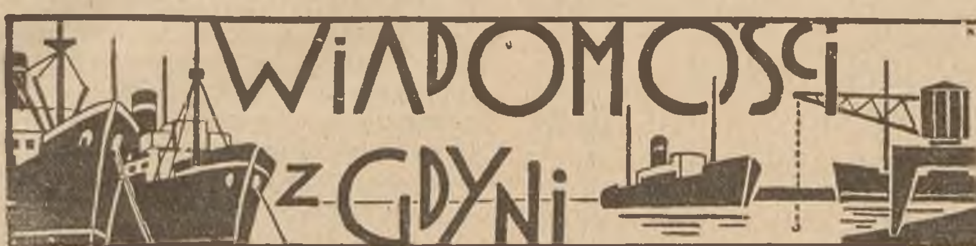
Mówiąc o węgierskiej flocie handlowej, która w przeważającej mierze składa się ze statków rzecznych względnie rzeczno-morskich — warto na tym miejscu zwrócić uwagę, że reprezentuje ona jak na państwo wybitnie lądowe wcale pokaźny tonaż, a m. około 135.000 t. z siłą maszyn ponad 27.000 PS. Spośród węgierskich towarzystw żeglugowych dwa, a mianowicie tow. Magyar Folyam es Tengerhajozasi R. T. i tow. Duna Tenger Hajozasi R. T. pracują w oparciu o port w Budapeszcie, utrzymując komunikację na Dunaju oraz rzeczno-morską między Budapesztem a Turcją, Grecją i Egiptem. Do obsługi ostatnio wymienionej trasy używane są nowoczesne statki motorowe „Tisza“, „Duna“, „Budapeszt“ i „Szeged“ o pojemności 630 — 1.200 NRT, wybudowane w węgierskiej stoczni Ganz-Danubius w Budapeszcie. Poza tym dwa towarzystwa rozwijają swą działalność w oparciu o włoskie porty za pomocą statków morskich, a mianowicie tow. „Neptun“ i tow. „Anglo-Magyar Tenger“, które posiadają jednostki o pojemności od 5000 do 8000 ton. Uprawiają one przeważnie żeglugę trampową. Bazami tych towarzystw są Genua wzgl. Fiume, gdzie

znajduje się nawet węgierska strefa wolnocłowa.

Mówiąc o polsko-węgierskiej współpracy i wykorzystaniu dla tranzytu towarowego Węgier — portu gdyńskiego, nie możemy pominąć tu również pewnej próby bezpośredniego połączenia Gdyni z królewsko-węgierskim portem wolnocłowym Csepel w Budapeszcie dla celów wspólnej wymiany towarowej. — Chodzi tu o próbną wysyłkę 700.000 centnarów węgla polskiego z Górnego Śląska przez Gdynię drogą morską dookoła Europy do portu rumuńskiego Gałacz, skąd po przeładunku na statki dunajowe przewieziona została następnie bezpośrednio do Budapesztu. Wymieniony przykład z r. 1936, o ile nie narusza granic kalkulacji kupieckiej — wskazywałby na możliwości pogłębienia penetracji handlowo-żeglugowej, wielce korzystnej dla interesów Węgier.

Zagadnienie ścisłej współpracy polsko-węgierskiej znajdzie się niewątpliwie na jeszcze lepszej, aniżeli dotąd platformie z chwilą uzyskania przez obydwa państwa wspólnej historycznej granicy politycznej, której ustanowienie leży nie tylko w interesie obydwu zaprzyjaźnionych ze sobą narodów, ale i dla ostatecznego uzyskania równowagi sił w basenie, przeciętym z jednej strony przez Wisłę a z drugiej przez Dunaj.

Edm. Urbański.



W SPRAWIE INFORMACYJ O ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Wobec nadsyłania do naszej Izby oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach zapytań w sprawie firm względnie stosunków gospodarczych na Śląsku Zaolzańskim podaje się do wiadomości, że w Cieszynie została otwarta Ekspozytura Katowickiej Izby Przemysłowo-Handlowej, która udziela wszelkich odnośnych informacyj.

Adres Ekspozytury brzmi: Cieszyn 2, gmach b. Starostwa, pokój nr 26/27.

6 KONSULATÓW W GDYNI WYDAJE WIZY.

Spośród 22 Konsulatów, istniejących na terenie Gdyni, wizy konsularne wydają obecnie Konsulaty następujących państw: Francji, Holandii, Norwegii, Szwecji, Łotwy i Grecji.

Za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych czynione są przez odnośne czynniki starania, aby również inne placówki konsularne w Gdyni uzyskały prawo udzielania wiz.

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w okresie styczeń-wrzesień 1938 r. według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

	ton	proc.
ogółem	13 363 151,1	100.0
udział portów p. o. c.	*10 782 052,0*	*80.7*
Gdańsk	4 339 162,4	32.5
Gdynia	6 442 889,6	48.2

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W MIES. PAŹDZIERNIKU 38 R.

(według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Miesiąc październik upłynął pod znakiem wyraźnego ożywienia na rynku gdyńsko-gdańskim. Po dłuższej przerwie dopiero w październiku popyt ładunków szedł w parze z podażą tonażu, toteż stawki frachtowe chociaż nie utrzymały się na poziomie okresu kryzysu politycznego, to jednak uplasowały się na poziomie o ca 3—6 d. wyżej, aniżeli notowano poprzednio. Zaznaczyć wypada, że za papierówkę i kopalniaki płacono do wschodnich portów Anglii stawki sh. 2—3 ponad zredukowane stawki normalne.

Drzewo.

Gros eksportu polskiego drzewa szło jak zwykle do Anglii. Do Londynu płacono za D/B/B sh. 28/— do 30/— Baltwood Nett. za drzewo twarde obrzynane sh. 48/— do 50/— Baltwood Gross. za drzewo twarde nie obrzynane sh. 52/— 55/— Baltwood Gross.

Do Hullu płacono stawki identyczne.

Żaglowce.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zanotowano również lekkie ożywienie, lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Za makuchy do Danii płacono Rmk. 4,75 do 5.— do jednego portu położonego nie dalej na północ jak Aarhus.

Zboże.

Ożywienie w eksporcie polskiego zboża utrzymuje się nadal na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, a przeciętną stawką płaconą jest sh. 3/3 Gold za 1.000 kg. Odprawiono w miesiącu sprawozdawczym cały szereg statków do Antwerpii wielkości od 1.000 do 4.000 ton. Jak już zaznaczyliśmy w poprzednim raporcie, eksport polskiego zboża do Niemiec, regulowany przez „Reichsgetreidestelle". wszedł w okres realizacji. lecz z powodu zawierania kontraktów sprzedaży tego zboża na warunkach f. o. b. frachtowanie i klarowanie podstawionego tonażu powierza się wyłącznie firmom niemieckim.

Węgiel.

Eksport węgla z Gdyni/Gdańska był dość ożywiony przy stałej tendencji stawek frachtowych. Na ogół płacono:

za statek	2.300 t.	Le Havre	sh. 6/—
za statek	1.150 t.	„	sh. 7/3
za statek	1.700 t.	„	sh. 6/3
za statek	3.200 t.	Bordeaux	sh. 7/3
za statek	1.800 t.	„	sh. 8/6
za statek	3.300 t.	„	sh. 7/6
za statek	2.800 t.	„	sh. 8/—
za statek	3.000 t.	Bayonne	sh. 8/—
za statek	2.000 t.	„	sh. 8/6
za statek	2.500 t.	Rouen	sh. 6/—
za statek	2.000 t.	Dunkirk	sh. 5/9

Do Holandii płacono za statek wielkości 3.000 t. sh. 5/—, do Belgii (Antwerpii) za statek wielk. 3.200 t. sh. 4/— za 3.100 ton do Zeebrügge sh. 3/10½.

Również i eksport węgla polskiego na Morze Śródziemne wzmógł się i płacono za statek wielkości 3.200 ton do 3.500 t. do Bona sh. 9/6 do Algeru 9/6—9/7½, statek wielk. 6.800/7.500 ton do Jugosławii 7/9.

Zanotowano również zafrachtowanie kilku statków do Płd. Ameryki, a mianowicie: 5.500/6.000 ton do Buenos Aires sh. 17/—. 6.200/6.800 ton do Buenos Aires sh. 15/6.

Pod koniec miesiąca zafrachtowano dwa statki do Buenos Aires nawet po sh. 15/—.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki polskiej marynarki handlowej przewiozły w październiku b. roku ogółem 146.085,5 t. ładunku, wobec 152.073 ton przewiezionych w odpowiednim miesiącu roku. ubiegłego. — Różnica faktyczna jest nieco większa, z uwagi na to, że w roku ubiegłym jeszcze nie notowaliśmy przewozów linii palestyńskiej oraz przewozów linii meksykańskiej na statkach zafrachtowanych, które w tegorocznym październikowym sprawozdaniu uwzględniamy.

Zmniejszenie ogólnych przewozów, co do ilości przewiezionych towarów pod względem wagowym, wynikło głównie z dwóch przyczyn: 1) dalszego angażowania się trampów Żeglugi Polskiej do przewozów pomocniczych dla linij tegoż towarzystwa i co za tym idzie, zmniejszenia przewiezionych przez nie ilości wagowych ładunku. 2) czasowego unieruchomienia jednego ze statków węglowych towarzystwa „Polskarob". Poza tym lekkie zmniejszenie niektórych przewozów na liniach Żeglugi Polskiej i Polbrytu zostało zrównoważone z dużą nadwyżką przez wzrost ruchu na liniach towarzystwa „Gdynia-Ameryka L. Ż."

Z ogólnych przewozów październikowych przypadło na eksport 86.816,5 ton (X 1937: 101,269,5 ton), na import 44,942 t. (X 1937: 42.764 t.), na tranzyt morski 477 ton i na przewozy między portami zagranicy 13.850 ton.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem w październiku 76,625 ton towarów (X 1937: 97.478 t.), w tym w eksporcie 45.827 t. (X 1937: 58.227 t.), w imporcie 29.538 t. (X 1937: 37.148 ton), w tranzycie morskim 477 ton (710 ton) i w przewozach między portami zagranicy 783 t. (1,393 t.). Jak powyżej zaznaczyliśmy spadek ogólny przewozów Żeglugi Polskiej jest wynikiem przejścia jej trampów do przewozów wartościowszych, aniżeli w odpowiednim miesiącu ub. roku.

Linie Regularne Żeglugi Polskiej S. A. — przewiozły 38.664 ton ładunku, wobec 42.671 t. przewiezionych w październiku ub. roku, w tym w eksporcie 24.165 t. (25.463 t.), w imporcie 13.239 t. (15.105 t.). w tranzycie morskim 477 t. (710 t.), w przewozach między portami zagranicy 783 t. (1.393 t.)

Jak widać zmniejszenie objęło przede wszystkim import, podczas gdy inne elementy przewozów zmieniły się mniej znacznie.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A., przewiozły 37.961 t. towarów, wobec 54.807 t. w odpowiednim miesiącu ub. roku. Wywozowych towarów przewieziono 21.662 t. (X 1937: 32.764 t.), importowych 16.299 t. (22.043 t.). innych przewozów, jak i w roku ubiegłym, nie było.

Na wywóz październikowy tegoroczny na trampach złożyły się: węgiel 18.243 t., surówka żelaza 1.509 t.. deseczki 794 t., żelazo 494 t.. wyka 300 t., żyto 277 t., ryż 25 t., mączka kartoflana 20 t., na wywóz zeszłoroczny: węgiel 19.129 t., koks 8.015 t., kopalniaki 4.620 ton. — Zmniejszenie wagowe eksportu jest tymbardziej skompensowane, że część trampów przewoziła tory na znacznie dalsze odległości aniżeli w roku ubiegłym.

Import tegoroczny składał się z rudy 11.071 t. i 5.228 t. złomu, wobec importu samej rudy w październiku ub. roku. Zmniejszenie ilości trampów w tegorocznych przewozach masowych, oraz niższa manipulacyjność złomu w porównaniu z rudą wyjaśniają różnicę wysokości przewozów importowych na trampach Żeglugi Polskiej.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu) przewiozły na obu liniach angielskich i linii Gdynia-Havre 9.243 t. towa-

rów, wobec 10.139 t. przewiezionych w październiku ub. roku i 9.291 t. w październiku roku 1936. Na eksport przypada 3.673 ton (7.447 t.), na import 3.570 t. (2.692 t.), więc import znacznie się zwiększył, eksport również znacznie się zmniejszył, wobec czego znikła zeszłoroczna rażąca dysproporcja między przywozem i trzykrotnie większym wywozem na statkach tego towarzystwa.

Na obu liniach angielskich razem przewieziono 8.892 t. ładunków (X 1937: 10.033 t.). w tym w eksporcie 3.607 t. (7.402 t.), w imporcie 3.285 t. (2.631 t.)

Na linii londyńskiej przewieziono: w eksporcie z Gdyni 2.616 t., z Gdańska 399 t., w imporcie do Gdyni 1.370 t., do Gdańska 204 t. Na linii hullskiej przewieziono: w eksporcie z Gdyni 2.144 t., z Gdańska 448 t., w imporcie do Gdyni 1.638 t., do Gdańska 73 t.

Na linii Gdynia — Havre, dwutygodniowej, przewieziono 331 t. towarów (X 1937: 106 t., X 1936: 53 t.) oraz 301 emigrantów i pasażerów. Na wyjściu z Gdyni było towarów 66 t.. na wejściu 285 t.

Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły 2.976 pasażerów i 17.696 ton towarów, wobec 2.287 pas. i 6.531 t. towarów (ale bez linii meksykańskiej i palestyńskiej) w październiku ub. roku. Z tego przypadło na eksport 5.862 t. (3.563 t.), oraz 2.327 pasażerów na wyjściu, na import 11.834 t. (2.968 t.), oraz 600 pas. na wejściu; w przewozach między portami obcymi 49 pasażerów.

Uderzająca jest strukturalna różnica przewozów tego towarzystwa w tym i w ubiegłym roku. W październiku ub. roku jeszcze przeważał eksport, — w tegorocznym import przeszło dwukrotnie przewyższa eksport. Waży tu znacznie na szali linia meksykańska z dużą przewagą importu, jednak, jak niżej zobaczymy, również na linii południowo-amerykańskiej nastąpiło przesunięcie się na korzyść importu; na linii północno-amerykańskiej to zjawisko występuje w jeszcze większej mierze.

Na Linii Północno-Amerykańskiej przewieziono 1.046 pasażerów i 4.232 t. towarów (X 1937: 1.336 pas. i 3.565 t. towarów), z tego na wyjściu 717 pas. i 882 t. ładunku (2.076 t. ładunku), na wejściu 280 pasażerów i 3.350 t. ładunku (1.489 t. ładunku), oraz między Amer. Północną a Kopenhagą 49 pasażerów.

Na Linii Meksykańskiej przewieziono 8.409 t. towarów na statkach zafrachtowanych w time-charter (właściwe jednostki tej linii są w budowie), z tego 2.293 t. w eksporcie i 6.116 t. w imporcie.

Na Linii Południowo-Amerykańskiej przewieziono 388 pasażerów i 3.860 t. towarów (X 1937: 931 pas. i 2.966 t. towarów), z tego na wyjściu 307 pas. i 1.660 t. towarów (1.487 t. tow.), na wejściu 81 pas. i 2.200 t. towarów (1.479 t. tow.)

Na Linii Palestyńskiej przewieziono 1.342 pasażerów i 1.195 t. ładunku, z tego na wyjściu z Constancy 1.103 pas. i 1.027 t. towarów, na wejściu do Constancy — 239 pasażerów i 168 t. towarów. Już dwa miesiące jak typowa przewaga wyjściowego ruchu pasażerskiego nad wejściowym na tej linii została przywrócona.

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe („Polskarob"), zajmujące się zasadniczo wyłącznie przewozami węgla, w październiku przewiozło 42.521,5 t. (X 1937: 45.241,5 t.) Z tej ilości ogólnej na węgiel eksportowy przypada 29.454,5 t. (X 1937: 36.753 t.), na węgiel przewieziony między portami zagranicy — 13.067 t. (8.488,5 t.) Zniżka przewozów, mimo że w roku ubiegłym były w ruchu 4 statki zamiast obecnych pięciu, tłumaczy się głównie częściowym unieruchomieniem statku „Robur V", który odbył zaledwie jedną podróż zamiast normalnych czterech, co zmniejszyło przewozy o jakieś 8 tys. ton.

Węgiel eksportowy poszedł tym razem do Szwecji w ilości 13.948,5 ton, do Norwegii 11.345 t., do Danii 9.999 t., do Francji 4.119 t. i do Belgii 3.110 t. Wszystkich podróży z ładunkiem było 14, w tym 10 z węglem polskim i to do Oslo trzykrotnie, do Oxelösund, Malmö, Slite, Slemmestad, Göteborga, Gandawy, Rouen, oraz 4 z węglem zagranicznym i to z Methil do Kopenhagi, z Methil do Limhamn, z Newcastle do Kopenhagi i z Burntisland do Kolding.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

W SPRAWIE UDZIELANIA PIONIERSKIEGO KREDYTU HURTOWEGO.

W celu przyjścia z pomocą kupiectwu oraz celem utorowania drogi rozwoju dla handlu hurtowego Bank Gospodarstwa Krajowego uruchomił t. zw. kredyty pionierskie. Pionierski kredyt hurtowy udzielany jest na okres 3 lat, w tym pierwszy rok wolny od spłaty, w dwóch pozostałych latach następują spłaty kwartalne względnie półroczne, zależnie od umowy z Bankiem. Oprocentowanie wynosi 6% w stosunku rocznym. Zasadniczo wysokość pożyczki nie została bliżej określona, w praktyce uzależniona jest od gwarancyj, jakimi dysponuje pożyczkobiorca, jednakże Bank Gospodarstwa Krajowego wyraził życzenie, aby pożyczki nie były mniejsze niż 15.000,— złotych. Zabezpieczenie kredytu może być hipoteczne, wekslowe względnie towarowe.

Starania o kredyt hurtowy przeprowadza się następująco:

Do podania o kredyt (w 3 egzemplarzach) skierowanego do B. G. K. za pośrednictwem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie (ul. Zielna 30) dołączyć należy bilans brutto i netto przedsiębiorstwa za ostatni rok budżetowy oraz wyciąg z rejestru handlowego. W podaniu należy określić cel i rodzaj pożyczki oraz omówić warunki rozwoju przedsiębiorstwa, podać o ile możności, obroty za ostatnie lata i proponowany sposób zabezpieczenia pożyczki.

Powracając jeszcze do kwestii zabezpieczenia kredytu należy zwrócić uwagę na modyfikacje, jakie stosuje w tym względzie B. G. K. Obok zabezpieczenia hipotecznego, które jest najbardziej pożądanym przez Bank sposobem zabezpieczenia, może być udzielona pożyczka pod zastaw weksli gwarancyjnych z podpisami osób, które dysponują własnym majątkiem, jak również pod zastaw towarów, które mają notowania giełdowe (surowce, półfabrykaty), są łatwo zbywalne i nie psują się.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWECJA, CZECHOSŁOWACJA, A POLSKA.

Import szwedzki z Czechosłowacji jest dość znaczny, gdyż w roku 1936 wartość jego wyniosła 33,5 mil. kr. Duża część importowanych towarów pochodziła z okręgów sudeckich, odstąpionych obecnie Niemcom. Wobec zaszłych ostatnio zmian granic politycznych oczekiwać należy również zmian w układzie stosunków handlowych między Szwecją a Sudetami, które mogą wywrzeć pewien wpływ na eksport polski. Szwecja posiada mianowicie układ clearingowy z Niemcami i jest mało prawdopodobne, aby w ramach clearingu szwedzko - niemieckiego zmieścił się cały szereg towarów, które Szwecja importowała poprzednio z Sudetów. O ile powyższe sprawdziłoby się, tj. gdyby nastąpiło zmniejszenie importu z okręgów sudeckich, Szwecja będzie *zmuszona pokrywać swoje zapotrzebowanie towarami importowanymi z innych państw.* Powstaje zatem pytanie, w jakim stopniu zapotrzebowanie to może być pokryte importem polskim do Szwecji. Pobieżne badania wskazują, iż szereg towarów, importowanych przez Szwecję z Sudetów, produkuje również Polska. Między ważniejszymi w tym względzie należy wymienić *chmiel, przędzę i tkaniny, szkło, porcelanę i surowce do jej wyrobu, szereg chemikalij, rękawiczki, kapelusze itd.*

Dotychczasowe czechosłowackie okręgi, produkujące chmiel, leżą przeważnie w Sudetach, odstąpionych Niemcom i dlatego należy pomyśleć o zastąpieniu na rynku szwedzkim *chmielu czeskiego — chmielem polskim.* Import chmielu z Czechosłowacji do Szwecji osiągnął w r. 1936 wartość około 2 mil. kr.

Wyroby tekstylne stanowią najważniejszy punkt w wymianie towarowej między Szwecją a Czechosłowacją. Do Szwecji importowano znaczne ilości przędzy i tkanin wełnianych oraz bawełnianych. Poza tym importowano gotowe ubrania, dywany i szereg artykułów z zakresu galanterii damskiej i męskiej. Ogółem import tych artykułów do Szwecji osiągnął roczną wartość od 10 do 12 mil. kr. Należy przyjąć, iż połowa powyższej sumy przypada na import z Sudetów. Zaważyć tutaj należy, iż ceny wyrobów czechosłowackich są na ogół niższe, aniżeli ceny wyrobów polskich.

Szkło, porcelana, jak również kaolin, importowane z Czechosłowacji, pochodziły również przede wszystkim z Sudetów. Towarów tych Szwecja importowała z Czechosłowacji na ogólną sumę około 2 mil. kr. rocznie. Wśród produktów chemicznych Polski mogą interesować przede wszystkim *farby anilinowe, klej stolarski, chlorek wapna i potaż.* Ogólny import tych artykułów z Czechosłowacji osiągnął około 1 mil. kr.

Od szeregu lat rękawiczki czechosłowackie posiadały dobry zbyt na rynku szwedzkim. Pomimo, iż rękawiczki wyrabiane są w Czechosłowacji mniej więcej na całym jej terytorium, można także liczyć na pewne możliwości zwiększenia importu tego artykułu z Polski. Import z Czechosłowacji: rękawiczek, skór gotowych i futer wynosił przeciętnie od 1 do 1,5 mil. kr. rocznie.

WSPÓLNE PLANY ELEKTRYFIKACYJNE PAŃSTW BAŁTYCKICH.

Przedstawiciel Światowej Konferencji Energetycznej w krajach bałtyckich zapowiedział zwołanie specjalnej konferencji dla państw bałtyckich w Rydze w dniach 1 — 4 VI 1939. Przedmiotem byłoby omówienie możliwości wspólnej budowy zakładów elektrycznych, ich prowadzenia, wykorzystania prądu w rolnictwie i t. d.

SZWECJA. — SZWEDZKI IMPORT Z POLSKI W PIERWSZYCH OŚMIU MIESIĄCACH ROKU 1938.

Szwedzki import z Polski osiągnął w czasie od stycznia do sierpnia 1938 r. wartość 45,4 mil. kr. (w roku 1937 — 50,1 mil. kr.) Grupa wytworów pochodzenia mineralnego stała w tym względzie na pierwszym miejscu, wykazując wartość 35,1 mil. kr. (1937 r. 36,4 mil. kr.) Z tego przypada na węgiel kamienny 33 mil. kr. (1937 r. 36,4 mil. kr.) Na drugim miejscu stoi grupa metalów nieszlachetnych i wyrobów z nich, wykazująca 2,9 mil.

kr. (1937 r. 4,8 mil. kr.) Poważny spadek w tej grupie wynosi w przeciwstawieniu do roku ubiegłego okrągłe 2 mil. kr. i tłumaczy się nadmiernym magazynowaniem tych towarów. Poczynione zapasy były w porównaniu do zapotrzebowania za duże i musiały być wpierw zużyte. W ostatnim czasie jednak nastąpiło znów lekkie ożywienie, gdyż szwedzki przemysł żelazny zaczyna się już interesować sprawami przywozu, który ma być wznowiony dopiero w przyszłym roku.

Podobnie mają się sprawy importu tkanin i wyrobów z nich. Tu także magazynowanie przybrało za duże rozmiary, i w nim też należy szukać przyczyn spadku na 834.000 kr. (w 1937 roku 1,1 mil. kr.) Obecnie jednak trudności te są już przezwyciężone i sytuacja pozwala rokować rychłe polepszenie w tym względzie.

Grupa towarowa: drzewo i wyroby drzewne doznała lekkiego wzrostu przywozu, mianowicie z 2,2 mil. kr. w roku przeszłym do 2,5 mil. kr. w okresie sprawozdawczym br.

W grupie: celuloza, tektura i papier wartość importu obniżyła się z 282.000 kr. w roku 1937 na 163.000 kr.

Przywóz produktów chemicznych zmniejszył się o okrągłe 600.000 kr., wykazując 1,7 mil. kr. wobec 2,4 mil. kr. w zeszłym roku.

Bardzo poważnej redukcji uległa grupa wytworów roślinnych, której import wyniósł 980.000 kr. w porównaniu do 1,6 mil. kr. w 1937 r. Powodem tego spadku były doskonałe żniwa w Szwecji i częściowo także chwilowe zakazy wywozu ze strony polskiej.

Cyfra przywozu zwierząt i wytworów pochodzenia zwierzęcego spadła z 780.000 kr w 1937 r. na 598.000 w bieżącym roku.

SZWEDZKI IMPORT WĘGLA W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

	węgiel gaz. węgiel, koks pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	11.620	157.097	28.734	7.215
Niemcy	24.265	28.522	6.563	50.779
Belgia	—	—	—	17.481
Niederlandy	—	—	—	38.167
Wielka Brytania	65.561	162.465	21.058	25.176
Czechosłowacja	—	—	—	25.217
Suma	101.444	348.084	56.355	164.035

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W SZWECJI.

Szwecja zajmuje siódme miejsce wśród państw całego świata, budujących okręty. W lecie pracowano w stoczniach szwedzkich nad budową 26 okrętów o ogólnej pojemności 115.000 ton, przeznaczonych zarówno dla szwedzkich, jak też dla zagranicznych przedsiębiorstw okrętowych. We wrześniu Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö, dostarczyła największego dotychczas okrętu motorowego „Sveadrott“ dla Stockholms Rederiaktiebolag Svea. „Sveadrott“ jest cysternowcem o wadze 15.310 ton d. w. o szybkości 14,5 mil morskich. Linia Johnson otrzymała także przed niedawnym czasem nowy okręt motorowy dla jednej ze swych amerykańskich linij morskich. Okręt ten nazwany „Peru“ liczy 7.000 ton a jego szybkość wynosi 15,5 mil morskich. „Peru“ został zbudowany przez Götaverken w Göteborgu.

USTAWA O PRZEMIALE ZBÓŻ W DANII.

Na ostatniej sesji parlamentu duńskiego zgłoszony został przez Ministra Rolnictwa projekt poprawki do obowiązującej ustawy zbożowej. Projekt dotyczy przemiału zboża i jest zapowiedzią ustalenia stosunku procentowego przy przemiale na mąkę pszenicy duńskiej z pszenicą, importowaną z zagranicy.

W myśl urzędowego brzmienia projektu winni wszyscy młynarze, począwszy od listopada br., zużywać do przemiału mąki najmniej 40 proc., w następnych zaś miesiącach 50 proc. pszenicy duńskiej. Minister Rolnictwa może jednak, po porozumieniu się z t. zw. Radą Rolniczą, zmienić stosunek procentowy przemiału, gdyby się okazało, że zapasy duńskiej pszenicy są niewystarczające, lub też kształtujące się ceny spowodować mogły niepożądane zmiany. Wyjątek zastrzega również ustawa przy przemiale pszenicy, przeznaczonej na użytek dla Wysp Owczych, oraz Grenlandii i Islandii.

Według oświadczeń oficjalnych Dania produkowała dotychczas 167.000 ton mąki pszennej z pszenicy zagranicznej, a 37,000 ton z pszenicy duńskiej.

Produkcja mąki żytniej z żyta zagranicznego wyniosła 126.000 ton. z duńskiego zaś 44.000 ton.

Daje to razem pozycję 293.000 ton mąki, obciążającej import duński.

W roku bieżącym jednak, kiedy wszystkie kraje eksportujące zboże, oczekują pomyślnych wyników zbiorów i kiedy w Danii zbiory tegoroczne wypadły specjalnie dobrze, uważał rząd duński za wskazane zająć nowe stanowisko, aby zapobiec wpływom, jakie zwiększona podaż zbóż zagranicznych wywrzeć mogłaby na ceny zbóż krajowych.

Stosunek procentowy przemiału żyta ma być ustalony później. Jakkolwiek powyższy projekt rządowy posiada charakter reglamentacyjny, to wydaje się on być jednak, wobec obowiązującego zakazu kupowania zboża zagranicznego, zarządzeniem, zmierzającym do rozluźnienia istniejących ograniczeń.

FINLANDIA. — SYTUACJA GOSPODARCZA.

W końcu 1937 roku fińska Rada Ministrów powzięła na jednym ze swych posiedzeń decyzję wprowadzenia pewnych zasadniczych zmian w taryfie celnej na rok bieżący w sensie dość poważnej obniżki stawek celnych.

Zdaniem Rady Ministrów nie zachodzi obawa, by konkurencja zagraniczna mogła zepsuć rynek zbytu dla artykułów krajowych, bowiem niskie koszty administracyjne, daleko idąca mechanizacja, oraz ulepszenia techniczne umożliwiają przemysłowi fińskiemu konkurencję z towarami zagranicznymi.

Konsekwencją tej decyzji było złożenie w parlamencie w dniu 4 marca br. projektu stałej taryfy celnej, który jak wynika z jego analizy i enuncjacyj prasowych opiera się na następujących założeniach.

1) Rząd jest bezwzględnie za zachowaniem dotychczasowej linii wolnego handlu.

2) Rząd będzie w ramach możliwości ułatwiał mniej zamożnej części ludności (konsumentów) dostawy towarów pierwszej potrzeby po cenach najbardziej dogodnych.

3) Rząd będzie zwalczał tworzenie przemysłów w Finlandii, nie posiadających żadnej podstawy bytu.

4) Rząd będzie się starał za pomocą obniżenia ceł ochronnych wyrównać różnicę cen na rynku wewnętrznym z cenami na rynku zagranicznym.

To stanowisko rządu znajduje umotywowanie w sytuacji ekonomicznej Finlandi stwarzającej podstawę do rozwoju całego szeregu gałęzi życia gospodarczego.

W poszczególnych działach tendencje te są jednak różne. Tak np. przemysł celulozowy już osiągnął swoją maksymalną (w dzisiejszych warunkach konsumcyjnych) wydajność produkcyjną, wyrabiając około 1.200.000 ton celulozy na eksport.

Mniejszy przemysł tartakowy walczy z poważnymi trudnościami finansowymi, gdyż zakupił drogi surowiec i musi obecnie sprzedawać gotowy towar za granicą po cenach wyraźnie zniżkowych. Wielki zaś przemysł tartakowy nie widzi możliwości i potrzeby dalszej rozbudowy ze względu na sytuację na rynku światowym.

Istnieje natomiast wyraźna tendencja dokonania inwestycyj w przemyśle papierniczym, a to w celu zwiększenia konsumcji celulozy. Chodzi tu głównie o rozszerzenie już istniejących fabryk i o wzmożenie ich produktywności, względnie budowy mniejszych papierni przy fabrykach celulozy. Jest to wynikiem poglądów sfer przemysłowych, które uważają, że rynek europejski nie osiągnął jeszcze maksymalnej granicy konsumcji papieru. Nie tylko jednak względy eksportowe będą dyktowały politykę przemysłu papierniczego, bo równolegle ze wzrostem siły kupna rynku wewnętrznego i podniesienia się standartu życiowego ludności, przemysł papierniczy Finlandii znajduje na rynku wewnętrznym coraz większe zastosowanie dla swych produktów. Należy przewidywać dalszy rozwój i powstanie obok niego nowego całego szeregu przedsiębiorstw przemysłowych, których zadaniem będzie dalsze uszlachetnienie papieru, tektury, kartonu itp.

Identyczną tendencję rozbudowy można wyczuć również w dziedzinie przemysłu dykt i fornierów, który ma przed sobą tak pomyślne warunki dla eksportu, jak i dla zbytu na rynku wewnętrznym.

W zakresie budownictwa, które pochłonęło tak poważną sumę kapitału, zalecono pewną ostrożność ze strony banków, które uważają, że lokaty te nie są odpowiednio zabezpieczone.

W przemyśle włókienniczym panuje natomiast pewna dezorientacja, spowodowana polityką celną rządu, która nie stwarza protekcyjnej ochrony i dąży do tego, by zdrowa konkurencja pomiędzy importerami a producentami spowodowała zniżkę cen artykułów konsumcyjnych przy jednoczesnym podniesieniu ich jakości. W branży wełnianej (trykotarzy i tkanin) oraz w branży odzieżowej oczekiwane są dalsze inwestycje, ze względu na spodziewany wzrost popytu ze strony ludności wiejskiej i miejskiej. Natomiast w przemyśle bawełnianym nie są przewidziane w r. 1938 nowe inwestycje.

W dziedzinie młynarstwa i składów zbożowych oczekiwana jest dalsza rozbudowa. Spółdzielnie rolnicze noszą się z zamiarem budowy młynów importowych w porcie Oulu i Hangö. Cały szereg młynów wiejskich ma być zmontowany dla potrzeb lokalnych w różnych dzielnicach kraju. Budowa silosów dla potrzeb wojskowych będzie w dalszym ciągu realizowana, zwłaszcza w południowo-zachodniej i północno-zachodniej Finlandii.

W dziale produktów żywnościowych oczekiwane są między innymi inwestycje w zakresie uszlachetniania owoców (soki, wino, marmolada, konserwy itp.), piekarni, fabryk mąki ziemniaczanej, produktów mięsnych (wędliny), produktów rybnych, wyrobów cukierniczych itp.

Najważniejszym jednak terenem dokonania inwestycyj ma być w roku 1938 branża metalowa, która na skutek uruchomienia wielkiej fabryki metalurgicznej w Imatra (odlewnia, walcownia itp.), wejdzie w fazę bardzo poważnej ewolucji. Produkty tej fabryki opartej w całości na kapitałach i surowcach fińskich znajdą wszędzie zastosowanie na rynku wewnętrznym: w kolejnictwie (szyny), w budowie mostów i konstrukcyj betonowych wszelkich rodzajów, oraz we wszystkich możliwych branżach przemysłu metalowego. Produkty te będą w dużej mierze zastępowały dotychczasowe zagraniczne, co odbije się bezwzględnie na kształtowaniu się importu wyrobów metalowych w ogóle, a półfabrykatów szczególnie.

Bilans handlowy Finlandii w roku 1937 wzrósł wydatnie tak po stronie importu, jak i po stronie eksportu. Handel zagraniczny Fin-

landii rozwinął się w latach 1931—1937 następująco: (w milionach marek fińskich — 1 zł = 8.70 Fmk.)

Rok	*Eksport*	*Import*	*Saldo*
1931	3.465	4.457	— 992
1932	3.502	4.631	— 1.129
1933	3.928	5.298	— 1.370
1934	4.777	6.226	— 1.449
1935	5.344	6.240	— 896
1936	6.343	7.215	— 872
1937	9.277	9.368	— 91

Stosunkowo nieznaczne saldo ujemne nastąpiło na skutek silnego rozwoju importu artykułów o charakterze produkcyjnym, co wynika ze specyficznego ustroju gospodarczego Finlandii (brak zasadniczych surowców). — Obecnie Finlandia znajduje się w sytuacji nasycenia rynku importem inwestycyjnym, zaś eksport wykazuje tendencję dalszej zwyżki, wskutek czego dzisiejszy stan bilansu handlowego uważany jest za zjawisko przejściowe.

Import najważniejszych artykułów kształtował się następująco (w milionach Fmk.):

NAZWA TOWARU	r. 1937	r. 1936	r. 1931
Zboże	530	435	264
pasze	183	201	165
owoce, warzywa	172	141	109
towary kolonialne	495	458	282
przędza surowa	508	400	145
nici, powrozy etc.	235	168	99
tkaniny	433	298	212
różne artykuły włókiennicze	181	137	117
skóry	258	157	107
metale	1.677	1.058	395
maszyny	1.054	600	255
samoch., rowery, podwozia	586	344	90
węgiel, koks	825	501	240
asfalt, guma etc.	261	152	109
oleje, smary, benzyna, ropa	522	373	210
chemikalia	325	249	174
nawozy sztuczne	225	132	79

Powyższe cyfry wskazują znaczny wzrost importu artykułów związanych z uprzemysłowieniem kraju, motoryzacją itp. Najpoważniej wzrasta import metali, maszyn oraz samochodów. Podniesienie standardu życiowego i związana z tym wzmożona siła kupna ludności widoczne są ze wzmożonego przywozu zboża, owoców, nici, przędzy surowej, tkanin itp. artykułów konsumcyjnych. Intensyfikację rolnictwa ilustruje wzrost importu nawozów sztucznych przy jednoczesnym zmniejszeniu importu pasz.

Eksport kształtował się następująco: (najważniejsze grupy wywozowe w milion. Fmk.)

NAZWA TOWARU	r. 1937	r. 1936	r. 1931
Produkty pochodzenia zwierzęcego (jak: masło, sery, jaja, mięso itp.)	612	538	512
drzewo, produkty drzewne	4.159	3.037	1.772
celuloza, papier, tektura	3.630	2.900	1.830

Wzrost importu o ca 3 miliardy w porównaniu do r. 1936 — musi bezwarunkowo się odbić na życiu gospodarczym Finlandii, gdyż stoi on wyraźnie w związku z dużym importem przede wszystkim maszyn, żelaza i innych środków produkcyjnych o charakterze inwestycyjnym. Import ten będzie oddziaływał w niedalekiej przyszłości na wzmożenie się eksportu, gdyż rynek wewnętrzny będzie mógł w znacznej mierze pokrywać swe zapotrzebowania własnymi wyrobami.

Finlandia będzie rozwijała się gospodarczo niewątpliwie w bardzo szybkim tempie. Zdaniem ekonomistów import osiągnął w roku 1937 swą maksymalną granicę. Eksport natomiast musi bezwzględnie dalej wzrastać nie tylko w dziedzinie drzewa, papieru, celulozy i nabiału, jako standardowych artykułów fińskich, lecz i w nowych — w ostatnich latach rozbudowanych dziedzinach — jak np. w dziedzinie włókiennictwa, wyrobów metalowych, skórzanych itp.

OŻYWIENIE ŻEGLUGOWE MIĘDZY GDYNIĄ A BLISKIM WSCHODEM.

W związku z pewnym ożywieniem wymiany towarowej między Polską, a krajami Bliskiego Wschodu zanotować należy poważne ożywienie w komunikacji morskiej między Gdynią a portami morza Śródziemnego, zwłaszcza krajów Bliskiego Wschodu. Na skutek tego niektórzy armatorzy zwiększyli ilość rejsów na liniach, utrzymujących połączenia między portami bałtyckimi oraz śródziemnomorskimi.

Towarzystwo żeglugowe „Żegluga Polska" które do niedawna obsługiwało linię lewantyńską dwoma statkami, zainstalowało obecnie 3 dalsze statki. Linię tę obsługują więc teraz: m/s „Lechistan", m/s „Lewant", s/s

„Wisła“ s/s „Kraków“, oraz zacharterowany norw. s/s „Sydfold“.

Z równoczesną poprawą koniunktury w przewozach towarowych zanotować jednak należy z drugiej strony poważne zmniejszenie się ruchu pasażerskiego zwłaszcza do Palestyny, na skutek czego niebawem wycofany zostanie s/s „Polonia“, utrzymujący komunikację między Rumunią a Palestyną.

NIEMIECKI KANAŁ ŚRÓDLĄDOWY.

Dnia 30 października br. nastąpiło otwarcie urządzenia do podnoszenia statków rzecznych w Magdeburgu — Rothensee, na skutek czego dokonano połączenia niemieckiego kanału śródlądowego z Łabą oraz systemem wód zachodnio-wewnętrznych Rzeszy. Przedostatni ten etap budowy wielkiego kanału śródlądowego realizuje wzajemne połączenie rzek niemieckich w jedną całość. zwłaszcza Renu. Ems, Wezery z Łabą, podczas gdy ostatnim projektowanym jego etapem będzie włączenie do tego systemu poprzez Odrę za pośrednictwem polskich dróg wodnych — Prus Wschodnich.

Wybudowany i uruchomiony w obecnym stadium niemiecki kanał śródlądowy t. zw. Mittellandkanal posiada 330 km długości i jest dostępny dla statków o pojemności do 1.000 t. Zaczynając się w porcie nadreńskim Duisburg siedmioma śluzami wznosi się do rzeki Ems, wykorzystując kanał Ren—Herne, zbudowany jeszcze w latach 1905—1914. Specjalna odnoga łączy go z zagłębiem Ruhry i Dortmundem. Przechodząc przez trzy działy wód, wykorzystuje dawny kanał Ems—Dortmund i część kanału Ems—Wezera, omija Wezerę, Hannower i łączy się z Łabą pod Magdeburgiem.

Na podkreślenie zasługuje fakt wykluczenia o ile możności użycia śluz, zbytecznie przedrażających koszty korzystania z kanału. Na całym odcinku kanału spotykamy tylko 18 śluz i wymieniony wyciąg.

Fakt połączenia poprzez działy wodne wszystkich rzek niemieckich w jeden system pociągnie — jak słusznie można przypuszczać — szereg zasadniczych zmian w układzie komunikacyjnym, a przede wszystkim odbije się to na portach. zwłaszcza Szczecinie, który traci na korzyść Hamburga — basen gospodarczy berliński.

W związku z zagrożoną sytuacją Szczecin już obecnie domaga się rekompensaty w postaci skierowania przezeń transportów towarowych. wynikających z handlu Niemiec z krajami bałtyckimi i skandynawskimi.

Budowa i uruchomienie nowego kanału zwiększa automatycznie rozwój przewozów w żegludze śródlądowej na niekorzyść żeglugi morskiej.

ZMNIEJSZONY RUCH W PORTACH FINLANDII.

Ruch w portach finlandzkich był w pierwszych 8 miesiącach rb. mniej ożywiony, aniżeli w analogicznym okresie r. ub. Spadek obrotów nastąpił od maja br., gdyż pierwsze 4 miesiące wykazywały nawet wzrost ruchu w porównaniu z r. 1937. Ten stan rzeczy tłumaczy się słabą koniunkturą w handlu drzewem i wyrobami tartymi oraz rezerwą angielskich importerów drzewa. Odczuwało się to szczególnie w mniejszych portach. nastawionych specjalnie na wywóz drewna, podczas gdy porty większe, mniej wyspecjalizowane, z Helsinkami na czele, wykazują większy ruch niż w roku ubiegłym. Ogółem wynosił ruch portowy w pierwszych 8 miesiącach r. b. 7.172.000 ton, wobec 7.769.000 t w tymże okresie roku ubiegłego.

FLOTA HANDLOWA FINLANDII I JEJ ZAROBKI.

Wartość fińskiej floty handlowej, której zarobki frachtowe btto w r. ub. dosięgały 1,116,2 mil. fmk. wynosiła w tymże roku 1.177,2 mil. Z sumy tej na statki wyposażone w maszyny przypada 92,4 proc. wartości ogólnej. na żaglowce — 1.6 proc., na lichtugi — 6 proc. Wartość floty handlowej w 1936 r. wynosiła 905,5 mil. fmk., wzrost w 1937 r. wynosi zatem 30 proc., natomiast zarobki frachtowe w 1936 r. wynosiły 824,5 mil. fmk.. zatem wzrost w 1937 r. wynosi 35,4 proc.

PRZESZKODY DLA ŻEGLUGI W ZATOCE BOTNICKIEJ.

W tych dniach wróciła do Helsinek ekspedycja morska, mająca na celu zbadanie gruntu morskiego. W roku bieżącym przeprowadzono łącznie dwie wyprawy, które dały dość duże wyniki. Odkryto więc na północ od Nahkiainen nieznaną dotąd mieliznę o głębokości 5,1 m, bardzo niebezpieczną dla żeglugi, ponadto kilka mniejszych koło Brahestad. Ustalono też nowe miejsce magnetycznych perturbacyj między Nahkiainen i Brahestad, przy czym kompas wykazywał wahania do 40 proc. Przeprowadzono też inspekcję na trasie Abo—Stockholm. Dokonano poza tym zdjęć aerofotograficznych niektórych archipelagów (Föglö, Sottunga i Kökar). Zbadano też dno koło Petsamo i wyniki tegorocznych badań zostały już wydane. Tak samo nowa mapa wód koło Helsinek, wraz z odpowiednimi zmianami dna morskiego, ukazała się na rynku.

RUCH STATKÓW W PORTACH SZWEDZKICH W I PÓŁROCZU 1938 R.

W pierwszym półroczu br. ruch statków w portach szwedzkich kształtował się jak następuje:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość	NRT	ilość	NRT
Stockholm	1.553	1.682.255	1.534	1.529.777
Göteborg	2.483	2.197.621	2.711	2.400.861
Malmö	3.430	1.754.164	3.399	1.860.964

POWAŻNA SYTUACJA ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ.

W ostatnim czasie było na całym świecie uwiązanych przeszło 2,600.000 t. statków. — Anglia miała z tego tylko 24 proc. i liczba statków uwiązanych zmniejszyła się o 300,000 t. w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Marynarka brytyjska liczy blisko 1.700 tys. ton statków w wieku powyżej 25 lat. — Zważywszy, iż flota angielska, mimo, że liczy 12.880.000 t. powyżej 2.000 t., to jednak jest mniejsza niż przed wojną o całe 2.750.000 t. Wg opinii angielskich kół gospodarczych (Stan...) Stan powyższy godzi nie tylko w interesy handlowe, ale jest sprzeczny z interesem wojskowym. Z kół żeglarskich więc wysuwa się propozycje pomocy rządowej, celem pobudzenia armatorów do budowy nowych statków i modernizacji floty, z tym jednak, iżby nie oddawano starych statków na cięcie, lecz, aby jako tonaż uwiązany, stanowiły rezerwę na wypadek nagłego zapotrzebowania.

ZWIĄZEK ANGIELSKICH IZB HANDLOWYCH ZA PREFEROWANIEM FLAGI BRYTYJSKIEJ.

Znaczenie floty handlowej i jej wpływ na rozwój handlu eksportowego podkreślił Związek Angielskich Izb Handlowych, dyskutujący nad kwestią możliwości zwiększenia handlu zagranicznego. Pod adresem Rządu — Związek Izb Uchwalił rezolucję „by pamiętał: zawierając jakiekolwiek traktaty handlowe, że statki są potrzebne dla bezpieczeństwa narodu, że muszą one mieć ładunki — to znaczy, że handel musi się odbywać pod banderą brytyjską".

TRAMPING W ANGLII.

W angielskiej żegludze poważną rolę odgrywają trampy. Rozwój swój zawdzięczają one w głównej mierze strukturze angielskiego handlu zagranicznego — wywozowi węgla a przywozowi zbóż. Po wojnie zmieniły się jednak podstawy pracy trampów; w eksporcie węgla konkurują inne kraje, które rozbudowują jednocześnie swą flotę, a import zbóż do Anglii odbywa się obecnie z rynków bardzo dalekich (Argentyna, Australia, Kanada). W związku z tym zmieniła się wielkość statków — trampów; przed wojną typowy statek trampowy posiadał około 7000 — 7500 ton dw. dzisiaj posiada on przeważnie 9000 ton dw. Ogółem flota trampowa Anglii wynosi 706 statków — 3,375 tys. ton btto. Liczba statków posiadających 5000 ton btto i więcej wynosi 41,4 proc. tonażu, statków od 4000 — 5000 ton btto — 11,6 proc. Statki małe wykazują spadek z roku na rok. np. w ostatnich ośmiu latach wybudowano małych trampów tylko 23 jednostki. Należy dodać, że wśród statków od 3000 do 4000 ton, prawie 1/3 należy do firmy Hogarth w Glasgow (32 statki tego typu — 112 tys. ton btto). Jest rzeczą wielce charakterystyczną, że tak w okresie wielkiej depresji w żegludze, jak i obecnie żaden ze statków, należących do tego towarzystwa żeglugowego, nie był uwiązany. Armatorzy tłumaczą to tym, że statki tej wielkości, pracujące na Bałtyku i Morzu Śródziemnym mają lepsze warunki. Ponieważ jednak należy się liczyć ze wzrostem transportów dalekomorskich, zwłaszcza że Niemcy coraz więcej opanowują najbliższe rynki, są widoki, że rola dużych trampów wzrośnie jeszcze bardzo poważnie.

SPODZIEWANA PODWYŻKA OPŁAT PORTOWYCH WE FRANCJI.

Na ostatnim posiedzeniu Union des Chambres de Commerce Maritimes rozważano sprawę opłat portowych, które w większości nie uległy zmianom od czerwca 1936 r., gdy tymczasem wskutek spadku franka i to kilkakrotnego, podrożały koszty eksploatacyjne i brak skutkiem tego funduszów na dalszą rozbudowę portów, a gdzieniegdzie na ich konserwację i przystosowanie do potrzeb ruchu. W związku z tym Unia proponowała ustawowe ustalenie stawek maksymalnych. któreby dostosowywano do potrzeb i stosunków miejscowych. Z drugiej strony Unia zaprotestowała przeciw nadmiernemu zwiększeniu opłat za pilotaż. Ministerstwo Marynarki Handlowej przyrzekło, iż na przyszłość nie będzie przeprowadzało zmian bez zapytania samorządu gospodarczo-morskiego o radę.

RUCH STATKÓW W DUŻYCH PORTACH MORZA PÓŁNOCNEGO — ZA 3 KWARTAŁY 1938 R.

Ruch statków trzech dużych portów kontynentalnych na morzu Północnym — Rotterdamu, Hamburga i Antwerpii wykazuje w okresie pierwszych 9 miesięcy br. pewne zmiany, z których najważniejsza to przesunięcie Antwerpii z drugiego miejsca przed Hamburgiem w roku ubiegłym — na trzecie w bieżącym. Przyczynił się do tego spadek ruchu w porcie antwerpijskim. wynoszący w tonażu statków 1,8 proc., podczas gdy zarówno w Rotterdamie, jak i Hamburgu nastąpił wzrost wynoszący 7,8 proc. względnie 4 proc. Ruch statków w okresie 9 miesięcy roku bieżącego oraz w latach ubiegłych przedstawia się następująco:

	Rotterdam		Hamburg		Antwerpia	
	ilość	ton netto	ilość	ton netto	ilość	ton netto
1938 I — IX	11 545	18 526 099	14 106	15 702 635	8 756	14 972 348
1937 I — IX	10 710	17 811 556	13 744	14 909 775	9 101	15 242 531
1936 I — IX	9 259	15 129 186	12 432	14 597 416	8 479	13 797 613

KOSZTY BUDOWY STATKÓW STANDARTOWYCH W U. S. A.

Komisja morska Stanów Zjednoczonych opracowała nowy typ statku standartowego C — 3. Nośność tego typu wynosi 11,926 ton dw., a szybkość 16,5 węzłów. Koszt budowy oblicza się na Ł 45 za tonę dw. Poprzedni typ statku standartowego C — 2, jakich obecnie 20 znajduje się w budowie, posiadał tylko 9,291 ton dw. i 15,5 węzłów szybkości, koszt zaś za tonę dw. wynosił Ł 43.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PRZYWÓZ TOWARÓW Z OBSZARU SUDECKIEGO I WYWÓZ DO TEGO OBSZARU.

W związku z przyłączeniem do Rzeszy Niemieckiej obszaru sudeckiego, który poprzednio stanowił część terytorium Czechosłowacji, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 29 X 1938 r. (Okólnik C 168 L. D. IV. 28917/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 29/1938) poleciło urzędom celnym przy przywozie towarów z tego obszaru i wywozie towarów do tego obszaru, stosować następujące zasady:

1) przy przywozie towarów, pochodzących z obszaru sudeckiego jak i przy wywozie towarów do tego obszaru, zgłoszonych do ostatecznej lub warunkowej odprawy celnej po dniu 26 X 1938 r., powinny urzędy celne wymagać przedstawienia świadectw rozrachunkowych, wydawanych przez Polski Instytut Rozrachunkowy na przywóz, względnie na wywóz, stosując to samo postępowanie, które właściwe jest przy przywozie towarów z Niemiec lub wywozie do Niemiec. Przedstawienia świadectwa rozrachunkowego na przywóz powinny urzędy celne wymagać bez względu na okoliczność, czy towar odprawiany jest na podstawie pozwolenia na przywóz z Niemiec czy też z Czechosłowacji;

2) w stosunku do towarów, pochodzących z obszaru sudeckiego, które zostały już wydane do wolnego obrotu, nie powinny urzędy celne wymagać przedstawienia świadectw rozrachunkowych. To samo dotyczy towarów wywiezionych już do obszaru sudeckiego przed wprowadzeniem w życie niniejszego zarządzenia;

3) począwszy od dnia 27 X 1938 r., pozwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na przywóz towarów z Niemiec służą również jako pozwolenia na przywóz towarów z obszaru sudeckiego;

4) przywóz towarów, pochodzących z obszaru sudeckiego może mieć miejsce na podstawie wydanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu pozwoleń przywozu z Czechosłowacji, o ile pozwolenia takie zostały wydane przed dniem 27 X 1938 r. — aż do wygaśnięcia tych pozwoleń;

5) pozwolenia na przywóz z Czechosłowacji, wydane po dniu 27 X 1938 r. nie mogą służyć za podstawę do przywozu towarów pochodzących z obszaru sudeckiego.

KLAUZULE NA POZWOLENIACH PRZYWOZU TOWARÓW Z SUDETÓW.

Stosownie do zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu od dnia 27 X 1938 r. podania o pozwolenia przywozu na towary pochodzące z obszarów sudeckich będą załatwiane w ramach kontyngentów, przewidzianych w umowie gospodarczej polsko-niemieckiej. W pozwoleniach przywozu jako kraj pochodzenia towaru wskazane będą — Niemcy. Jednocześnie wydane zostało zarządzenie, aby wszystkie pozwolenia przywozu wystawione na Czechosłowację zaopatrywane były w klauzulę o świadectwie pochodzenia towaru.

ZAŚWIADCZENIA IZB P.-H. NA STOSOWANIE CŁA ZNIŻONEGO WZGL. ZWOLNIENIA OD CŁA.

W myśl rozporządzeń o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, wydawanych na zasadzie ust. 23 ust. 1 lit. a prawa celnego, urzędy celne stosują do niektórych towarów cło zniżone względnie zwolnienia od cła na podstawie zaświadczeń izb przemysłowo - handlowych, właściwych terytorialnie dla danego zakładu przemysłowego. Do dnia 31 X 1938 r. obowiązuje w tym względzie rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 26 IV 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 30/1938 poz. 271).

Zaświadczenia te poszczególne izby przemysłowo - handlowe wydawały dotychczas bądź w jednym egzemplarzu (oryginał), doręczanym stronie dla przedłożenia w urzędzie celnym przy zgłaszaniu towaru do odprawy celnej — bądź w dwu egzemplarzach (oryginał i odpis), z których jeden wydawano stronie, drugi zaś przesyłano bezpośrednio do urzędu celnego.

Celem ujednolicenia trybu postępowania oraz uniemożliwienia ewent. nadużyć Ministerstwo Skarbu zwróciło się do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych pismem z dnia 26 X 1938 r. (Nr D. IV 27431/3/38) o spowodowanie, aby wszystkie izby przemysłowo - handlowe wydawały omawiane zaświadczenia w dwóch egzemplarzach, przy czym oryginał ma być przesyłany bezpośrednio urzędowi celnemu, który dokonuje danej odprawy celnej, zaś duplikat — wydawany stronie dla przedstawienia go w urzędzie celnym przy zgłoszeniu towaru do odprawy celnej.

UTWORZENIE POLSKIEJ CENTRALI HANDLOWEJ WE FRANCJI.

W dniu 9 października odbyło się w Lens inauguracyjne walne zebranie nowopowstałej we Francji Polskiej Centrali Handlowej. Idea utworzenia takiej organizacji została powzięta przez Kongres Związku Kupców i Rzemieślników polskich we Francji w r. 1936. Instytucja ta ma mieć przede wszystkim charakter gospodarczy, w pewnym stopniu posiadać będzie również znaczenie społeczne, jako organizacja wychodźtwa polskiego we Francji. W Polskiej Centrali Handlowej przyjął udział Bank Polska Kasa Opieki, co daje gwarancję powiększenia możliwości finansowych Centrali, a tym samym usprawnienia jej organizacji.

W pierwszym stadium swej działalności Polska Centrala Handlowa we Francji zajmować się ma zasilaniem kupców i rzemieślników w artykuły potrzebne dla ich warsztatów, a przez centralizację dostaw oraz dzięki odpowiednim kredytom zaopatrywanie warsztatów będzie mogło następować w łatwiejszy i tańszy sposób niż dotychczas. Centrala Handlowa zajmie się również sprzedażą gotowych artykułów produkcji rzemieślniczej wśród miejscowej ludności polskiej we Francji, jak również wśród dotychczasowych odbiorców francuskich. W następnym etapie działalności przewiduje się, że Centrala przystąpi do eksportu do Polski szeregu artykułów. a w pierwszym rzędzie surowców potrzebnych dla zaopatrywania warsztatów rzemieślniczych w Polsce. Poza tym przewidziany jest również udział nowopowstałej Centrali w eksporcie artykułów polskich do Francji.

Działalnością swą Centrala obejmie na początek okręgi północnej Francji, gdzie są największe skupienia Polaków. Siedziba jej będzie się mieściła w Lens, oddział w Paryżu, gdzie w dużej mierze będą skoncentrowane wszystkie źródła zakupów hurtowych.

ZMIANA TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

Parlament Fiński zatwierdził dużą większością głosów projekt rządowy, ustalający z dniem 1 I 1939 stałą taryfę celną w Finlandii.

Parlament nie wprowadził żadnych zasadniczych zmian we wniosku rządowym. Stała taryfa nie różni się prawie niczym od taryfy obecnie obowiązującej co do wysokości pobieranych ceł. Natomiast układ redakcyjny taryfy jest zupełnie odmienny od dotychczasowego i zmierza do ujednostajnienia nomenklatury taryf celnych w myśl wskazań Ligi Narodów.

Pozostaje jeszcze otwartą kwestia „ogwiazdkowanych" pozycyj taryfy celnej, tj. w jakim stosunku nastąpi ich podwyższenie w nowej taryfie. Pozycje te są zatwierdzane zazwyczaj w listopadzie i grudniu każdego roku.

UŁATWIENIA DLA IMPORTERÓW W DANII.

W związku z pomyślną sytuacją wprowadzono w Danii pewne ułatwienia importowe w tym sensie, że o ile poprzednio udzielano pozwoleń przywozowych tylko półrocznie, to obecnie dopuszczalne są pozwolenia jednorazowe na przywóz pewnych ważnych artykułów, które firmy otrzymają po zwróceniu się do odpowiednich instytucyj.

REGULACJA PRZYWOZU I WYWOZU W ESTONII.

Na wniosek ministra Gospodarki Narodowej estońska Rada Ministrów uchwaliła ustawę, która ukazała się w formie dekretu Prezydenta, dotyczącą stworzenia Specjalnego Komitetu Handlowego przy Ministerstwie Gospodarki Narodowej.

Komitet powołany jest do: 1) wydawania licencyj przywozowych, wymaganych przez prawo, 2) wydawania poleceń Bankowi Estońskiemu przydziału dewiz, potrzebnych na pokrycie rachunków zagranicznych, 3) wypowiadania się w sprawach reglamentacji przywozu towarów, 4) rozstrzygania zagadnień zleconych przez Ministra Gospodarki Narodowej. W ten sposób następuje ujednostajnienie polityki importowej i dewizowej.

W skład komitetu wchodzą następujący członkowie delegaci: 1) dyrektor Departamentu Handlowego Ministerstwa Gospodarki Narodowej, 2) dyrektor Departamentu Przemysłowego tego Ministerstwa, 3) Wiceminister Rolnictwa, 4) dyrektor Departamentu Handlowego M. S. Z., 5) Prezydent Banku Estońskiego lub wyznaczony przez niego zastępca, 6) dwóch przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej, 7) dwóch przedstawicieli Izby Rolniczej, 8) jeden przedstawiciel Izby kooperatyw.

Przewodniczący Komitetu będzie wyznaczony przez Prezydenta Republiki.

Decyzje Komitetu są bezapelacyjne. Ewentualne sprzeciwy będą poddane decyzji Ministra Gospodarki Narodowej.

SZWEDZKIE PRZEPISY IMPORTOWE.

Dla ogólnej orientacji podajemy poniżej w skróceniu najważniejsze przepisy obowiązujące przy imporcie towarów do Szwecji.

Przepisy walutowe.

W Szwecji nie istnieją ograniczenia walutowe, wobec czego nie ma ograniczeń przy zapłacie za towary.

Kontyngenty.

W Szwecji zasadniczo nie istnieje system kontyngentowy, jednak przywóz niektórych artykułów, jak na przykład węgla kamiennego jest uregulowany specjalnymi przepisami.

Zakazy importu.

Absolutne zakazy przywozu istnieją w Szwecji tylko odnośnie niektórych produktów, między innymi odnośnie zapałek i piwa o dużej zawartości alkoholu. Dla niektórych towarów obowiązują pewne ogranicze-

nia, szczególnie celem uniemożliwienia wprowadzenia zaraźliwych chorób zwierzęcych i roślinnych. Obowiązują również pewne ograniczenia tymczasowe, mianowicie dotyczące importu produktów rolniczych i bydła. (Patrz zezwolenia importowe, poniżej).

Świadectwa pochodzenia.

Świadectwo pochodzenia wymagane jest tylko w wyjątkowych wypadkach i nie dotyczy polskiego importu. Świadectwa wystawione przez instytucje polskie są potrzebne jedynie przy imporcie na przykład żywych roślin, części roślin i nasion.

Legalizacja faktur.

Legalizacja faktur nie jest wymagana przy imporcie do Szwecji.

Zezwolenia importowe.

O zezwolenia na przywóz towarów, podlegających ograniczeniom, winien się starać importer, a więc nie jest to żądaniem eksportera polskiego. Do tego ostatniego należy jedynie przestrzeganie przepisów odnośnie **kontroli** (m. in. nasionach, roślinach) pewnych rodzajach jarzyn, jak cebula (częściach roślin, zwierzętach żywych, mięsie, produktach pochodzenia zwierzęcego, paszy), **opakowanie** (na przykład nasion, margaryny i pewnych rodzajów paszy, pochodzących z krajów nawiedzonych zarazą pyska i racic) i **stwierdzenie pochodzenia.**

Polscy eksporterzy mogą liczyć się z tym, że szwedzcy importerzy są zaznajomieni z poszczególnymi przepisami, byłoby jednak wskazanym, aby przez wymianę korespondencji zasięgnąć wpierw bliższych informacyj odnośnie wyżej wymienionych przepisów.

Ważniejsze towary, dla których wymagane są zezwolenia na import.

Preparaty zawierające alkohol (wykluczone są ciecze dezynfekcyjne, perfumy, farby i pokosty), **materiały apteczne** oraz preparaty bakteriologiczne i materiały trujące, pewien gatunek **nasion,** jak czerwona i biała koniczyna i nasiona buraczane, **broń i amunicja, konie** (z wyjątkiem pełnoletnich wałachów z maksimum 153 cm wysokości kłębu), **wieprzowina** (prócz tak zwanej suchosolonej amerykańskiej wieprzowiny), konserwy z wieprzowiny, **pasza,** jak owies, kukurydza, jęczmień, wyka, peluszka, melasa, sieczka itp., **mięso,** jak wołowina, skopowina i konina oraz konserwy z nich, **produkty mleczarskie,** jak mleko, śmietana, masło, ser i jaja, zboża, jak kasza owsiana, pszenica, żyto i mieszaniny zbożowe.

Przepisy odnośnie opakowania i oznaczenia.

Nasiona należy pakować do worków, zaopatrzyć napisem „Nasiona zagraniczne". Do **nasion i cebul** musi być dołączony certyfikat uznanego instytutu ochrony roślin z podaniem znaku i numeru każdej paczki. Certyfikat musi być wizowany przez szwedzki konsulat w Polsce. Do certyfikatu należy dołączyć wyszczególniony rachunek, wystawiony na nazwisko ostatecznego odbiorcy. **Kartofli** obecnie nie wolno do Szwecji importować z Polski. **Mięso** powinno być pokrajane w pewien określony sposób i zaopatrzone odpowiednimi stemplami. Uznanymi miejscami oględzin w Polsce są oficjalne rzeźnie w Bydgoszczy, Toruniu, Inowrocławiu, Poznaniu, Grudziądzu i w Gdańsku.

Oznaczenie pochodzenia.

Nie wolno importować towarów, zaopatrzonych znakiem nasuwającym przypuszczenie, że towary te są produktami szwedzkimi. Pewne towary muszą być cechowane znakiem stwierdzającym, że są one importowane na przykład „Import" lub „Polska". Oznaczenie obowiązuje następujące towary: broń określonego typu; etui pewnego rodzaju i wyroby podobne; produkty chemiczne: świece, klej stolarski; wyroby kauczukowe: obcasy gumowe itp.; maszyny i aparaty pewnego rodzaju; odzież: pończochy, kołnierze, płaszcze gumowe, palta, koszule itp.; wyroby porcelanowe i fajansowe dla gospodarstwa domowego: wyroby skórzane: obuwie pewnego rodzaju; artykuły spożywcze: masło, jaja, towary mięsne, margaryna, owies, skóry, nasiona; wozy, fortepiany i pianina; wyroby żelazne i stalowe: emaliowane sprzęty dla gospodarstwa domowego radiatory, rydle, łopaty, młoty, siekiery, noże, piły, nożyce, obcęgi itp.

PRZEPISY O IMPORCIE SADZENIAKÓW DO WŁOCH.

Ostatnio ukazał się w Gazetta Ufficiale dekret Ministra Rolnictwa z 20 września rb. ustalający przepisy odnośnie importu do Włoch sadzeniaków dla kampanii 1938/39. Przepisy dekretu nie odbiegają od przepisów z roku poprzedniego. Kontyngent teoretyczny ustalony został w wysokości 150.000 kwintali.

Sprowadzane sadzeniaki muszą być wolne od zarazków i chorób, a szczególniej: Doryphora decemlineata, Synchytrium endebioticum, Phthorimaea operculella, Heterodera rostochiensis, Epitrix cucumeris; muszą też one pochodzić z gospodarstw poddanych inspekcji sanitarnej kraju pochodzenia.

Pozwolenia na import wydaje Ministerstwo Finansów na wniosek Król. Stacji Patologii Roślin w Rzymie. Sprowadzać sadzeniaki mogą tylko związki i stowarzyszenia rolnicze oraz firmy trudniące się eksportem ziemniaków, wpisane do rejestru handlowego. Podania o pozwolenia mają one wnosić do biur Konfederacji Faszystowskiej Rolników lub Federacji Faszystowskiej Handlowców. Nad przydziałem kontyngentów poszczególnym organizacjom i firmom czuwa komisja złożona z przedstawicieli Ministerstwa oraz Konfederacji.

Wwóz sadzeniaków z zagranicy dozwolony jest wyłącznie do dnia 30 kwietnia 1939 przez następujące stacje graniczne: Modane, Ventimiglia, Domossola, Chiasso, Fortezza, Tarvisio, Postumia, Trieste, Genova, Savona, Livorno, Napoli, Bari, Barletta, Brindisi, Gallipoli, Catania i Cagliari. Sadzeniaki mają być przywożone w workach zapieczętowanych i zaopatrzonych w certyfikat zdrowia wedle ustalonego wzoru.

ZMIANA PRZEPISÓW O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Podany w „Informatorze Eksportowym" z dnia 1 grudnia 1937 r. tekst dekretu władz argentyńskich z dnia 9 października 1937 r., dotyczący warunków importu ziemniaków-sadzeniaków do Argentyny, został ostatnio częściowo zmieniony postanowieniem odnośnych władz, ustalającym, że wszelkie opakowania ziemniaków kwalifikowanych, importowanych z zagranicy, które zostaną wprowadzone przez Port w Buenos Aires, muszą być zaopatrzone w nowe etykiety w języku hiszpańskim. Etykietowanie przesyłek będzie dokonywane przez Państwowy Rynek Ziemniaczany w Buenos Aires, instytucję powołaną do regulowania

obrotów ziemniakami-sadzeniakami w Argentynie. Zarządzenie to ma na celu ułatwienie rolnikom rozróżnienie odmian ziemniaków-sadzeniaków pochodzenia krajowego i zagranicznego. Przesyłki ziemniaków, które nie będą zaopatrzone w takie etykiety, nie mogą być pod karą używane jako sadzeniaki. Inne przepisy dotyczące importu, wprowadzone w życie tym dekretem, pozostają bez zmiany.

WARUNKI RYNKOWE DLA KONICZYNY W U. S. A.

Sytuacja w eksporcie nasion koniczyn do U. S. A. kształtuje się następująco:

IMPORT	I półr. 1937	I półr. 1938
Koniczyna czerwona	zł 661.000	zł 191.000
Koniczyna biała	zł 383.000	zł 293.000

Import koniczyny czerwonej spadł ze względu na lepsze zbiory w Ameryce, oraz na skutek polityki preferencyjnej rządu federacyjnego na rzecz nasion amerykańskich, jak również niskich cen rolnych w ogóle. Podobnie, ale w mniejszym stopniu dotknięty został import koniczyny białej. Zbiory tegoroczne obu nasion zapowiadają się lepiej od przeciętnych i od wyników r. 1937. Wszystkie te czynniki wskazują, że należy się liczyć z dalszym spadkiem eksportu nasion koniczyny czerwonej do U. S. A.

Jeśli idzie o koniczynę białą, widoki są nieco lepsze i o ile Polska będzie mogła eksportować na warunkach konkurencyjnych, znajdzie zainteresowanie dla tego artykułu.

MONOPOLIZACJA HANDLU SKÓRAMI I LNEM W ESTONII.

W kołach zbliżonych do estońskiego Ministerstwa Rolnictwa istnieje tendencja do scentralizowania wszystkich zakupów skór surowych i lnu w osobnej organizacji, przez co uzyskałoby się uregulowanie ceny na te artykuły. Na dalszym planie stoi rozszerzenie działalności organizacji na eksport.

Koła jednak gospodarcze są przeciwne projektowi ze względu na to, że zmonopolizowanie rynku doprowadzi do utraty kontaktów z zagranicą, wymagających zindywidualizowania produkcji, a także podwyższenie ceny, co odbić się może ujemnie na wysokości eksportu, zwłaszcza lnu i jego przetworów. — Omówienie tej sprawy przekazano specjalnej konferencji do przepracowania i zbadania.

ORGANIZACJA INFORMACJI EKSPORTOWEJ W ANGLII.

Warunkiem pomyślnego rozwoju eksportu jest dokładna znajomość położenia gospodarczego kraju — odbiorcy, jego struktury pieniężnej i przepisów prawnych. Przechodzi to jednak siły poszczególnych eksporterów i dlatego państwa, forsując eksport, przejmują te zadania na siebie, wykorzystując swoje placówki dyplomatyczne. Anglia po wojnie światowej przystąpiła do zorganizowania takiej służby informacyjno-handlowej, stwarzając przy Ministerstwie Handlu specjalny departament dla handlu zamorskiego (Department of Overseas Trade). Reprezentantami jego w terenie są radcowie i sekretarze handlowi konsulatów, mający za zadanie nawiązywanie przyjaznych stosunków z władzami i utrzymywania ścisłego kontaktu z Izbami Handlowymi, kupieckimi stowarzyszeniami i oczywiście z najgłówniejszymi importerami.

Ponadto raportują oni wszelkie zmiany o stosunkach handlowych i finansowych. — Centrala zaś w Londynie ma za zadanie wykorzystywanie zebranych materiałów, przez udzielanie na żądanie wszelkich informacyj, nie tylko o stanie handlu w kraju odbiorczym, lecz także o nowych możliwościach zbytu, nowych rynkach i co ważniejsze wyszukuje odpowiednich reprezentantów oraz dostarcza list zagranicznych importerów. Na życzenie przygotowuje specjalne wycieczki za granicę, celem bezpośredniego skontaktowania kupców angielskich z importerami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1938 ROKU.

ALGER. Z dniem 7 X br. zmieniony został zakaz wywozu z Algeru materiałów pędnych w stanie płynnym i stałym.

CZECHOSŁOWACJA. Począwszy od 1 X br. do 31 III 39 obowiązuje obniżone cło na tłuszcz wieprzowy i gęsi w wysokości 90 Kcz. za 100 kg od tłuszczu surowego i 120 Kcz. za 100 kg od tłuszczu przetopionego.

Od dnia 10 X 1938 obowiązują następujące cła na zboże: poz. 23 pszenica 20 Kcz. poz. 24 żyto 28 Kcz., poz. 25 jęczmień 36 Kcz., poz. 26 owies 24 Kcz.

Rząd czeski postanowił, że artykuły, wyprodukowane na obszarze Sudetów, będą wpuszczane na obszar celny Czechosłowacji bez cła. Posunięcie to, które ma charakter tymczasowy, ma na celu uniknięcie wstrząsów, zważywszy, że szereg zakładów produkcyjnych został oddzielony nową granicą od źródeł surowców względniej zakładów dalszej przeróbki.

EKWADOR. Ukazało się nowe wydanie taryfy celnej Ekwadoru, zawierające prawie zupełnie zmienione stawki celne. Taryfa jest do przejrzenia w PIE.

ESTONIA. Do bezcłowego przywozu dopuszczone zostały paczki z podarunkami świątecznymi. Paczki winny być nadane na pocztę w okresie od 10 XII 38. do 3 I 39 i nie powinny zawierać materiałów ubraniowych, koców i innych drogich przedmiotów. O charakterze przesyłki świątecznej rozstrzyga inspektorat celny w Tallinie.

FINLANDIA. Z dniem 1 I 39 ma wejść w życie nowa taryfa celna fińska.

Parlament fiński uchwalił ustawę, mocą której wywóz artykułów wojennych z Finlandii nastąpić mo-

że jedynie za zgodą Rady Państwa. Rozporządzenie wykonawcze ustali, jakie artykuły uważane będą za materiał wojenny.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z 5 X br. Generalna Dyrekcja ceł zaliczyła do różnych pozycyj celnych szereg towarów, które dotychczas nie były w taryfie celnej wymienione i jako takie — clone. Wchodzą tu w grę takie artykuły, jak specjalne maszyny i aparaty, odpadki molybdenu i wolframu, wycieraczki do szyb w samochodach i szereg związków chemicznych.

Na okres od dn. 1 sierpnia r. b. do 31 lipca 1939 r. został wprowadzony we Francji kontyngent na import lnu w wysokości 45,000 ton, przy czym wspomniana ilość lnu będzie clona według taryfy minimalnej. Kontyngent na import lnu obowiązywał już w latach poprzednich, a wysokość jego była mniej więcej analogiczna.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Wywóz skór surowych, wełny, jedwabiu w kokonach, bawełny, odpadków bawełnianych, lnu, konopi i juty, aloesu, włókien kokosowych, szmat, żelaziwa, jedwabiu grege i skór wyprawionych zakazany jest z Indyj Przednich i Gujany Francuskiej (1 X 38). Z Afryki Francuskiej Zachodniej zakazano wywozu koni, bydła, mułów, osłów, wielbłądów oraz esencyj eukaliptusowych, cytrynowych, mentolowych i innych (8 X 38). Ogłoszony został dnia 1 X br. zakaz wywozu szeregu surowców z Kamerunu.

ŁOTWA. W dzienniku urzędowym z dnia 1 X br. ogłoszona została lista radioodbiorników i ich części, dopuszczonych do przywozu na Łotwę. Na liście figurują aparaty powyżej 6 lamp (wliczywszy lampę prostowniczą), radioodbiorniki samochodowe, które mogą być przywiezione tylko wraz z autami, specjalne głośniki, o wadze powyżej 6 kg, głośniki wzmacniające, jednak tylko za zezwoleniem władz radiowych, różne lampy, fotokomórki, niskookresowe transformatory, oporniki, potencjometry, reostaty i kondensatory elektrolityczne, izolatory itd.

NORWEGIA. Cło na świeże jabłka i gruszki obniżone zostało o 50 proc. na czas od 28 XI 38 do 15 III 1939. Zniesiony został zakaz wywozu mączki rybnej z dniem 14 X br.

SYRIA I LIBAN. Zmienione zostało cło na drożdże, na obuwie z tkanin z podeszwami skórzanymi lub gumowymi oraz na obuwie całkowicie z gumy (30 IX 38).

SZWAJCARIA. Zniesione zostały zakazy wywozu różnych surowców, powzięte 19 IX br. z uwagi na naprężoną sytuację polityczną. (14 X br.)

TURCJA. Obniżone zostało cło na filmy o 75%. Dotychczas cło wynosi 15 f. tur. od 1 kg filmu naświetlonego i 2 f. tur. od kg filmu nienaświetlonego. — (21 IX 38).

WENEZUELA. Zarządzeniem Min. Finansów z dn. 30 IX br. zniesiono zarządzenie tegoż Ministerstwa z dnia 10 VIII br. o konieczności zaopatrywania przesyłek do Wenezueli w świadectwa pochodzenia. Nowe formularze faktur konsularnych zawierać będą odtąd rubrykę kraju pochodzenia. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 23 XI 38.

Na skutek zarządzenia z dnia 27 VIII r. b., które wejdzie w życie z dniem 1 XI r. b., obniżone zostały w Wenezueli stawki celne na blachy faliste i blachy ocynkowane (galwanizowane). Artykuły te uznane zostały za artykuły pierwszej potrzeby.

Stawki celne zostały obniżone: na blachę falistą z bolivarów 0.80 za kg na 0.40 Bs., na blachę żelazną (galwanizowaną) z bolivarów 0.40 za kg na 0.20 Bs.

Pozycja 298 T. C. otrzymuje w związku z tym następujące brzmienie: nr 298 Żelazo i stal półobrobione: H) blachy faliste, 4-a klasa mniej 20 proc. Bs. 0.40 za kg, G) blachy galwanizowane, 3-a klasa Bs. 0,20 za kg (1 bolivar = 0.31 $ U. S. A.)

Na podstawie rozporządzenia z dnia 20 VIII rb. obniżona została w Wenezueli stawka celna na cement. Obniżenie to ma na celu wzmożenie ruchu budowlanego i poprawę warunków sanitarnych w Wenezueli. Dotychczasowa stawka celna wynosiła bolivarów 0.055 za kilogram, czyli Bs. 2.33 za worek 42.5 kg. Obecnie cło obniżone zostało do 0.02 Bs. za kg, czyli 0,85 Bs. za worek 42,5 kg. W związku z tym poz. 290 T. C. Lit. A otrzymuje następujące brzmienie: Nr 290. Cement A-Romano, 1-a mniej 60 proc.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Zniesiono cła wywozowe w Włoskiej Afryce Wschodniej na owce i kozy, perły, macicę perłową, drzewo opałowe i budulcowe. (14 VIII 38).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy które nie pozostawała dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Zabawki. Firma angielska pragnie importować zabawki. 26134/3B/Sz.

Drewniane przybory kuchenne. Firma angielska poszukuje dostawców wyrobów kuchennych. 26134/34/Sz.

Miseczki do guzików metalowych. Firma angielska poszukuje dostawców na miseczki metalowe do obciąganych guzików. 27580/64/Sz.

Zatrzaski. Firma angielska poszukuje dostawców zatrzasków. 27589/44/Sz.

Kwiaty sztuczne. Firma angielska poszukuje dostawców kwiatów sztucznych. 27576/64/Sz.

Zapinki do włosów. Firma angielska poszukuje dostawców zapinek do włosów. 27581/64/Sz.

Różne. Firma agenturowa w Peru interesuje się importem z Polski tkanin, artyk. żywnościowych, naczyń emaliowanych, fajansowych oraz żarówek elektrycznych. E/26479/3A/H.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa na Kubie pragnie objąć przedstawicielstwo polskich firm branży włókienniczej. E/24959/46/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru poszukuje przedstawicielstw fabryk wyrabiających zabawki, artykuły pisemne oraz specyfiki farmaceutyczne. E/23385/93/H.

Różne. Firma agenturowa w Kolumbii interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich z działu budowlanego i metalowego. E/21006/93/H.

Jelita. Firma francuska pragnie importować jelita wieprzowe pochodzące ze świń typu bekonowego. R/26958/29/S.

Dziczyzna. Firma francuska importująca hurtowo wszelką dziczyznę w stanie bitym poszukuje kontaktu z eksporterami polskimi. R/23991/31/S.

Szale. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami polskimi szali damskich. P/26894/46/M.

Szale wełniane i wyroby lniane. Firma lipska interesuje się nawiązaniem kontaktów z eksporterami wymienionych artykułów. P/26898/46/M.

Etykiety. Firma monachijska interesuje się etykietami dla ubrań i krawatów. P/27187/46/M.

Artykuły szewskie. Firma holenderska interesuje się importem z Polski wszelkich artykułów do przemysłu szewskiego. P/27109/4T/M.

Worki jutowe używane. Poważna firma hamburska przeprowadza transakcje importowo-eksportowe w zakresie używanych worków jutowych cukrowych, cementowych itp. na wielką skalę. P/27111/46/M.

Koce wełniane. Firma angielska jest zainteresowana w nawiązaniu kontaktu z firmami polskimi, mogącymi dostarczyć koce w kolorach jasno zielonym, jasno niebieskim oraz białym. P/27304/46/M.

Przetarg na dostawę 3,000 yd. granatowego serżu, z terminem składania ofert do 17 listopada br. został rozpisany przez Departament Poczt w Unii Afryki Południowej. P/27309/46/M.

Konfekcja męska. Firma angielska interesuje się nawiązaniem stosunków z fabrykami taniej konfekcji męskiej, zwłaszcza spodni i kurtek sportowych. P/27423/64/M.

Galanteria męska. Firma amerykańska w Chicago interesuje się importem z Polski wysokogatunkowej galanterii męskiej, jak: skarpetki, pończochy, szaliki, krawaty oraz chusteczki. P/27469/64/M.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 7 XI DO 7 XII 1938.

a) do: Stanów Zjednoczonych

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	godz.
16 XI	Piłsudski	Gdynia	16 XI	17,—
17 XI	Deutschland	Cherbourg	17 XI	22,15
21 XI	Champlain	le Havre	21 XI	22,15
24 XI	Queen Mary	Cherbourg	24 XI	22,15
28 XI	Batory	Gdynia	28 XI	17,—
29 XI	Washington	le Havre	29 XI	22,15
1 XII	Normandie	le Havre	1 XII	22,15
5 XII	Bremen	Cherbourg	5 XII	22,15
7 XII	Hansa	Cherbourg	7 XII	22,15

b) do: Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chile, Urugwaju, Paragwaju)

18 XI	Highl Princess	Lisbonne	18 XI	22,15
20 XI	Cap. Arcona	Hamburg	20 XI	22,15
25 XI	Pułaski	Gdynia	25 XI	13,—
27 XI	Saturnia	Geneva	26 XI	22,15
29 XI	Gen S. Hartin	Lisbonne	29 XI	22,15
2 XII	Monte Olivia	Lisbonne	2 XII	22,15
7 XII	Almanzora	Cherbourg	7 XII	22,15

PRZEWÓZ PRZESYŁEK DROGĄ DŁUŻSZĄ.

Za przewóz przesyłek drogą dłuższą, wybraną przez kolej z urzędu z powodu przeszkód na odcinku najkrótszym, kolej pobiera, prócz zasadniczego przewoźnego za odcinek najkrótszy, dodatkowo opłatę za różnicę w długości drogi. Opłaty za różnice odległości wynoszą:

a) przy przesyłkach pośpiesznych i przyśpieszonych — 0.6 gr za 100 kg i 1 km, b) przy przesyłkach drobnicowych — 0,4 gr, c) przy przesyłkach zwyczajnych wagonowych — 0,2 gr, d) przy przesyłkach zwierząt — 1,5 gr za 1 metr^2 podłogi na km, e) przy przesyłkach, za które w taryfach stacyjnych wskazano opłaty stacyjne — 0,12 gr od 100 kg i km.

Z dniem 1 X 1938 r. dodano nowy ustęp do § 16 Części IB Taryfy Towarowej stanowiący, że opłaty wskazane wyżej odnoszą się również do przewozów dokonywanych drogą dłuższą, wskazaną przez nadawcę, jeśli przewóz na tej drodze odbywa się z powodu przeszkód w przewozie powstałych nie z winy nadawcy towaru.

JEDEN LIST PRZEWOZOWY NA TRANSPORT W KILKU WAGONACH ORAZ W WAGONACH SPRZĘŻONYCH.

Od dnia 25 X 1938 r. weszły w życie nowe przepisy o taryfowaniu przesyłek, nadawanych na dwu lub więcej wagonach oraz na wagonach sprzężonych — za jednym listem przewozowym. Przewoźne za takie przesyłki oblicza się:

a) — przy użyciu wagonów o ładowności do 20.000 kg włącznie — za wagę rzeczywistą,

najmniej jednak za 5.000 kg od każdego użytego do załadowania wagonu; do obliczania przewoźnego rozkłada się wagę rzeczywistą przesyłki równomiernie na wszystkie wagony, na których załadowano przesyłkę, i stosuje się tę rubrykę klasy wagonowej, która odpowiada wadze przyjętej dla poszczególnych wagonów.

b) — przy użyciu wagonów o ładowności powyżej 20.000 kg do 30.000 kg włącznie — za wagę rzeczywistą, najmniej jednak za 10.000 kg od każdego do załadunku użytego wagonu,

c) — przy użyciu wagonów o ładowności powyżej 30.000 kg — za wagę rzeczywistą towaru, jednak najmniej za 25.000 kg od każdego do załadunku użytego wagonu.

Przy przesyłkach używanych na podstawie taryf, wymagających obliczenia przewoźnego za określoną minimalną wagę, wyższą od wagi rzeczywistej (np. najmniej za 15.000 kg lub za ładowność wagonu), nie stosuje się rozkładania wagi na poszczególne wagony. W takim przypadku do obliczenia przewoźnego przyjmuje się wagę rzeczywistą, względnie wymaganą przez taryfę, nie mniej jednak niż ilość ton wynikającą z przemnożenia ilości użytych do przewozu wagonów przez 5 w wypadku opisanym w punkcie a), przez 10 w wypadku b) i przez 25 w wypadku opisanym w ustępie c) niniejszej notatki.

Powyższy sposób obliczania przewoźnego nie ma zastosowania do obliczania przewoźnego za przesyłki drewna, nadawanego za jednym listem przewozowym na dwóch lub więcej platformach krótkich z kłonicami (serii Pdkl), w których to przypadkach oblicza się przewoźne tak, jak gdyby użyta była do przewozu jedna platforma (G. S. I. Nr 71/1937).

ULGI TARYFOWE PRZY EKSPORCIE OTRĘBÓW ZBOŻOWYCH.

Jak wiadomo wstrzymano w roku zeszłym dla otrębów zbożowych premie eksportowe, ponadto zmieniono korzystną dla nich taryfę specjalną P. C. 37.

Obecnie wprowadzona z dniem 10 bm. taryfa specjalna P. A. 5, która przewiduje dla otrębów zbożowych za odległości do 200 km stawki taryfy specjalnej P. A. 1, a za odległości przed 200 km stawki od 131 do 260 groszy.

Ta wyjątkowa taryfa może mieć jednakowoż zastosowanie tylko przy kontyngencie 20,000 ton do 31 VII 1939 r.

TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY RUMUNIĄ I PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK.

W nr. 19 „Biuletynu“ z dnia 15 października rb. zwróciliśmy uwagę na możliwości korzystania z wymienionej taryfy przy tranzycie bałkańskim via Rumunia i nasze porty.

Sprawa forsowania tego tranzytu przez Rumunię nabrała żywotnego znaczenia z chwilą, kiedy część II zeszyt 3 naszej wewnętrznej portowej taryfy towarowej dla dotychczasowego braku jej uzupełnienia odpowiednimi stacjami granicznymi na razie się nie nadaje.

Natomiast włączone z początkiem b. m. do rumuńsko-polskiej taryfy portowej graniczne stacje Curtici, Episcopia — Bilhorulni, Jimbolia i Stamora morawita — granica umożliwiają transporty z Węgier i Jugosławii przez Rumunię do naszych portów przy następujących taryfach artykułowych, które podaje się do wiadomości wraz ze stawkami:

Taryfa art. 2. — Zboże. Stawka przy 10 i 15 tonowych przesyłkach od węgierskich punktów granicznych do Ovaseni fr. wynosi 210, z jugosłowiańskich punktów granicznych 215.

Taryfa art. 4. - Owoce strączkowe w ziarnach: Od węgierskich punktów granicznych do Ovaseni gr 263, a od jugosłowiańskich punktów granicznych do Ovaseni gr 268, te same stawki odnoszą się także do taryfy *art. 6 — Nasiona oleiste.*

Taryfa art. 34. — Mięso i konserwy wprowadzono stawki dla przesyłek 10 tonowych i to dla *świeżego mięsa* od Curtici fr. do Ovaseni fr. 504, dla „bity drób“ 404, dla bekonów 605, dla mięsa w konserwach 325, i dla szynek w puszkach 1035.

Taryfa art. 51. — Otręby za wyjątkiem otrąb z ryżu, od wszystkich węgierskich i jugosłowiańskich punktów granicznych do Ovaseni fr. dla przesyłek 10 tonowych 211.

Taryfa art. 53. — Makuchy od wszystkich węgierskich i jugosłowiańskich punktów granicznych do Ovaseni fr. dla przesyłek 10 tonowych 320.

Taryfa art. 180. — Maszyny, od Ovaseni fr. do Jimbolia 739 (drobnica) 482 (5 ton) 404 (10 i 15 ton).

Taryfa art. 181. — Maszyny tekstylne. — W powyższej relacji (drobnica) 482 (5 ton) 404 (10 i 15 ton).

Taryfa art. 182. — Maszyny i aparaty elektryczne. W powyższej relacji 1035 (drobnica) 768 (5 ton) 697 (10 i 15 ton).

Uwaga: stawki rozumieją się w groszach za 100 kg.

NORMALIZACJA TARYFOWA DLA PRZEWOZU SUROWCÓW I WYTWORÓW PRZEMYSŁU HUTNICZEGO, METALOWEGO I ELEKTROTECHNICZNEGO W KOMUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A ZAOLZIEM.

Przejściowe taryfowe unormowanie ruchu kolejowego między obszarami olzańskimi a Gdynią/Gdańskiem dla przesyłek morskich zostało zniesione. Stacje Bogumin, Frysztat Śl. i Trzyniec zostały włączone do taryfy specjalnej PM-34 w odniesieniu do przewozu bloków

podwalcowanych, żelaza i stali fasonowej oraz blachy i płyt żelaznych i stalowych itd. Przewoźne za wyżej wymienione towary wynosi obecnie 245 wzgl. 204 wzgl. 163 gr za 100 kg dla przesyłek 5 wzgl. 10 wzgl. 15-tonowych.

Części żelazne nawierzchni kolejowej jak szyny, krzyżownice, przęsła torowe, gwoździe do szyn itd. opłacają w przyszłości 163 gr od 100 kg, o ile zostały nadane w myśl taryfy specjalnej PM-38 na stacjach Bogumin, Frysztat Śl. i Trzyniec celem wywozu morskiego przez Gdynię/Gdańsk. Takie samo przewoźne opłacają w myśl taryfy specjalnej PM-42 osie, obręcze i tarcze kołowe oraz zestawy kołowe przy nadaniu na wyżej wymienionych stacjach.

Rury żelazne i stalowe oraz rury, wpusty złącza i kształtki itd. w przyszłości będą odprawiane również według taryfy specjalnej PM-48 za przewoźnem 198 gr (do europejskich rynków zbytu) wzgl. 158 gr (do pozaeuropejskich rynków zbytu) o ile zostaną nadane na stacji Bogumin.

Wreszcie włączono stację Trzyniec do taryfy specjalnej PM-70, która obowiązuje dla przewozu odpadków żelaza i stali oraz złomu poz. tar. 1226 i młotowin żelaznych i stalowych poz. tar. 1228. Wyżej wymienione towary przywiezione drogą morską opłacają przewoźne w wysokości 107 gr.

SPRAWY SOCJALNE

OBOWIĄZEK ZGŁASZANIA PRACOWNIKÓW DO UBEZPIECZENIA.

Przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o ubezpieczeniu pracowników umysłowych oprócz kategorii pracowników wymienionych jako pracowników umysłowych, zawierają również określenia ogólne. — Interpretacja tych ogólnych określeń jest przedmiotem częstych sporów, tak pomiędzy instytucjami ubezpieczeń społecznych, a pracodawcami względnie pracownikami, jak też pomiędzy pracownikami i pracodawcami — co do podlegania lub niepodlegania obowiązkowi ubezpieczenia. Ze sprawą tą wiąże się również ważna okoliczność, że pracodawca przy niedokonaniu w przepisanym terminie zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia — ponosi odpowiedzialność cywilną wobec pracownika i jego rodziny za szkody wyrządzone niezgłoszeniem do ubezpieczenia (art. 112 rozporządzenia).

Sąd Najwyższy Izby Cywilnej wypowiedział w tej sprawie w dniu 30 VI 1938 r. (L. C. II 3821/37) następujące, bardzo zasadnicze i precedensowe orzeczenie:

1) „Nie zmniejsza zakresu odpowiedzialności pracodawcy wobec pracownika za niezgłoszenie tegoż do ubezpieczenia okoliczność, że w czasie, gdy pracownik powinien był być zgłoszony do ubezpieczenia, instytucja ubezpieczeń (b. Zakład Ubezp. Pracown. Umysłowych) nie uważała danej kategorii pracowników za pracowników umysłowych, — jeżeli pracodawca nie dokonał w czasie właściwym formalnego zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia i nie posiada prawomocnego orzeczenia, stwierdzającego nieistnienie obowiązku ubezpieczenia".

2) „Tylko zgłoszenie dokonane przez pracownika w terminie ustawowym i zawierające wymagane dane, zgodne ze stanem faktycznym, zwalnia pracodawcę od odpowiedzialności za zaniedbanie z jego strony obowiązku zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia".

Znaczenie praktyczne podanej powyżej tezy (1) Sądu Najwyższego wykazać można na następującym przykładzie:

Pracodawca zgłosił do ubezpieczenia pracownika A i otrzymał od instytucji ubezpieczeniowej orzeczenie, że pracownik ten nie podlega obowiązkowi ubezpieczenia. Opierając się na powyższym orzeczeniu pracodawca nie zgłosił do ubezpieczenia drugiego pracownika B, którego charakter i stosunek pracy był identyczny, jak pracownika A. Tymczasem orzeczenie instytucji ubezpieczeniowej o nieistnieniu obowiązku ubezpieczenia pracownika A nie stało się prawomocne (na skutek stanowiska instancyj odwoławczych). W tej sytuacji pracodawca, posiadając pełną obronę wobec ewentualnych roszczeń pracownika A, którego zgłaszał do ubezpieczenia — nie będzie natomiast, przy podniesieniu przeciwko niemu roszczeń przez pracownika B, mógł tłumaczyć się początkowym stanowiskiem instytucji ubezpieczeniowej w sprawie pracownika A.

Z powyższego wynika, że pracodawcy winni, celem zabezpieczenia się przed ewent. odpowiedzialnością z tytułu art. 112 cyt. wyżej rozporządzenia, w przypadkach wątpliwych z reguły zgłaszać swych pracowników do ubezpieczenia.

ZWOLNIENIE ROBOTNIKA Z WAŻNYCH PRZYCZYN A UMOWY ZBIOROWE.

Rozporządzenie o umowę o pracę robotników zezwala w pewnych wypadkach pracodawcy na zwolnienie robotnika z pracy bez wypowiedzenia. Zwolnienie takie może mieć miejsce tylko na skutek ważnych przyczyn, wym. szczegółowo w art. 18 rozp., a mianowicie: ciężkiej obrazy pracodawcy przez robotnika, niezachowywania przepisów bezpieczeństwa, kradzieży i rozmyślnego uszkodzenia mienia, dłuższego niestawiennictwa do pracy bez uzasadnionej przyczyny, odmowy wykonywania obowiązków pracy, zdrady tajemnicy przemy-

słowej i wreszcie fałszerstwa dokumentów, zgłaszanych przy przyjęciu do pracy. Na tle stosowania przepisu o możności zwolnienia robotnika bez wypowiedzenia — występowała wątpliwość czy przepis ten może być stosowany do robotników, objętych umową zbiorową, zawierającą zakaz redukcji robotników. Sąd Najwyższy w wyroku L. C. II 167/38 wypowiedział w tej sprawie następującą opinię prawną: „Zakaz redukcji robotników, zawarty w umowie zbiorowej, nie odnosi się do ważnych przyczyn bezzwłocznego zwolnienia robotnika z pracy". Z opinii powyższej Sądu Najwyższego wynika, że najszerzej nawet pojęty zakaz redukcji robotników, zawarty w umowie zbiorowej — nie może w żadnym wypadku ograniczać prawa pracodawcy do zwolnienia robotnika z ważnych przyczyn, które wymienia art. 18 rozporządzenia o umowę o pracę robotników.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KSZTAŁCENIE FACHOWCÓW DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Według posiadanych przez nas ostatnich danych, Komisja Stypendialna Rady Handlu Zagranicznego na czterech posiedzeniach, odbytych w ciągu br. zakwalifikowała pozytywnie 69 podań petentów o praktyki z dziedziny handlu zagranicznego względnie stypendia na nie. Z ilości tej na praktyki krajowe zakwalifikowano — 59 petentów, na praktyki zagraniczne — 10. W ciągu roku z rozmaitych przyczyn tj. rezygnacji, powołania do wojska, usamodzielnienia się itp. ubyło razem 18 kandydatów tak, że z początkiem listopada br. ogólna liczba odbywających praktyki wynosiła 51 osób plus 3, powołanych do wojska w czasie odbywania praktyki, czyli razem 54 kandydatów.

Z wymienionej cyfry 51 osób, 43 odbywa praktyki w kraju, a 8 za granicą.

Jeśli chodzi o poszczególne typy specjalizacji kandydatów, to w obecnej chwili Komisja Stypendialna kształci 14 (25,9%) na fachowców do importu, 31 (57,4%) do eksportu, a 9 (16,7%) do działu usług handlowi zagranicznemu.

W imporcie odbywa praktyki w branży: owocowej 4, rybnej 1, kolonialnej 3, metalowej 1, złom 1, skórzanej 2, śledzie 1, ziarno kakaowe 1.

W eksporcie odbywa praktyki w branży: włókienniczej 5, mięsnej 4, drzewnej 2, skórzanej 1, lnianej 1, zbożowej 1, ziemiopłodów 1, nabiałowej (masło) 1, wyr. drzewnych 1, dykt 2, nacz. emaliowanych 1, węglowej 1, żelaznej 2, w ciężkim przemyśle 1.

W ramach swej akcji R. H. Z. posiada na rynkach zamorskich agentów: w U. S. A. — 2, w Afryce Wschodniej — 1, w Ameryce Północnej — 1, w Afryce Południowej — 1, w Brazylii — 1, na Dalekim Wschodzie — 1.

W dziale usług handlowych odbywa praktykę w branży maklerskiej — 5, w branży spedycyjnej — 4.

W związku z skoncentrowaniem się poważnego odsetku praktykantów na wybrzeżu oraz dla usprawnienia akcji przydziału praktyk do poszczególnych przedsiębiorstw portowych, projektowane jest utworzenie w Gdyni— Patronatu nad praktykantami.

W połowie listopada br. odbędzie się w Warszawie posiedzenie Komisji Stypendialnej, która rozstrzygnie kwestię przydziału praktyk i stypendiów dla nowych kandydatów, zamierzających poświęcić się specjalizacji w handlu zagranicznym.

WYDAWNICTWA

„OST - EUROPA MARKT" O POLSKO-BAŁTYCKICH STOSUNKACH HANDLOWYCH.

Od pewnego czasu daje się zauważyć wielkie zainteresowanie, jakie prasa i publicystyka niemiecka poświęca zagadnieniom gospodarczym Polski z uwzględnieniem jej handlu zagranicznego, zwłaszcza wymianie handlowej z krajami bałtyckimi i skandynawskimi. Wzmożenie tego zainteresowania zanotować należy zwłaszcza z chwilą uregulowania stosunków między Polską a Litwą, co uważane jest przez kraje regionu bałtycko-skandynawskiego za usunięcie ostatniej przeszkody w zakresie ścisłej współpracy naszego Państwa z tym krajem.

Dłuższy artykuł o stosunkach handlowych Polski z krajami bałtyckimi opublikował ostatnio w nr. 10 „Ost - Europa - Markt", organ niemieckiego Instytutu Gospodarczego dla Krajów Wschodu w Królewcu. Treścią tej pracy jest poddanie analizie wymiany handlowej Polski z Litwą, Łotwą, Estonią i Finlandią w latach 1933 — 1936. W oparciu o polskie dane statystyczne i źródło kreśli autor nasamprzód ogólne podłoże i warunki dotychczasowej współpracy Rzeczypospolitej z wymienionymi krajami, zwracając jednakowoż uwagę, że usiłowania naszego Państwa idą w kierunku wzmocnienia gospodarczej i politycznej pozycji w regionie bałtyckim. — Po przeprowadzeniu dość szczegółowej analizy wymiany towarowej, postawiona jest w formie konkluzji na dość chwiejnych podstawach oparta teza, jakoby Polska nie mogła

bardziej rozbudować swych stosunków handlowych z poszczególnymi wyżej wymienionymi krajami, z uwagi na jakość i zbyt wysokie ceny swych produktów przemysłowych, w czym skutecznie konkurują zachodnio-europejskie kraje przemysłowe. Z drugiej strony wyrażony jest jednak pogląd, że w związku z uprzemysłowieniem Polski należy oczekiwać zwiększenia zasięgu handlowego z tymi krajami, a co za tym idzie, wpływu na region bałtycki w przyszłości.

Jeśli chodzi o stosunki polsko-litewskie, „Ost-Europa-Markt" mimo braku swej sympatii dla ich dalszego pogłębienia i rozwoju, stawia kwestię tę jak gdyby pod znakiem zapytania. Zwraca wszakże jednocześnie uwagę na możliwości wykorzystania przez handel zagraniczny Polski, idący z północno-wschodnich jej połaci—portu w Kłajpedzie, przedstawiając to w ten sposób, jak gdyby leżało to więcej w interesie Polski, aniżeli Litwy.

Na marginesie tych uwag trudno pominąć milczeniem fakt, że zainteresowanie prasy zagranicznej, zwłaszcza niemieckiej, sprawami polsko-bałtyckimi zbiega się dość wyraźnie z tendencjami, ujawnionymi w tym kierunku przez polską publicystykę gospodarczą, czego wyrazem jest m. in. wprowadzony od kilku miesięcy stały dział bałtycko-skandynawski w „Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni".

PODJĘCIE PRAC NAD „MONOGRAFIĄ GDYNI".

Dnia 14 bm., odbyło się w lokalu Instytutu Bałtyckiego posiedzenie Komitetu Redakcyjnego Monografii Gdyni pod przewodnictwem prezesa Juliana Rummla. W zebraniu wzięli udział: mgr Franciszek Sokół, Komisarz Rządu, inż. Stanisław Łęgowski, dyrektor Urzędu Morskiego, naczeln. mgr Stanisław Walewski, dr Józef Borowik, dyr Instytutu Bałtyckiego, inż. Marian Bukowski, dyr Aleksander Szulc, dr Leon Michalski, radca Bolesław Koselnik, redaktor Wacław Górnicki, Zygmunt Cywiński, mgr Józef Bieniasz i Alfred Zakrzewski.

Po zagajeniu przez przewodniczącego i zreferowaniu projektowanego planu Monografii przez mgra J. Bieniasza, Komitet przystąpił do ostatecznego przedyskutowania i ustalenia planu tego dzieła.

W wyniku obrad Komitet powierzył przygotowanie Monografii miasta Instytutowi Bałtyckiemu, pracę zaś nad Monografią portu zlecił Urzędowi Morskiemu. Obie części ukażą się pod wspólnym tytułem „Monografia Gdyni" w r. 1940, tj. w dwudziestolecie objęcia w posiadanie wybrzeża przez odrodzone Państwo.

W związku z podjętą pracą, Dyrekcja Instytutu Bałtyckiego zwraca się z uprzejmą prośbą do wszystkich mieszkańców Gdyni o przysyłanie Komitetowi Redakcyjnemu dla zużytkowania w Monografii wszelkich fotografij, dokumentów, czy notatek, mogących służyć jako materiał lub przyczynki do dziejów Gdyni, jako osady przedwojennej oraz późniejszego miasta portowego, aż do chwili obecnej.

Wszelkie wiadomości w tej sprawie należy kierować do Instytutu Bałtyckiego Gdynia, ul. Świętojańska 23, tel. 18-74.

„JANTAR", ZESZYT 7, R. 1938 — INSTYTUT BAŁTYCKI, GDYNIA.

Wrześniowy zeszyt „Jantaru", organu Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, stoi pod znakiem rocznicy bolesławowskiej. Bolesławowi Krzywoustemu bowiem, w 800 rocznicę jego zgonu, jest poświęcony artykuł wstępny pióra Romana Grodeckiego. Autor, dając ogólny zarys życia i działalności wielkiego monarchy, uwydatnia przede wszystkim jeden, bodaj najważniejszy moment jego panowania: przyłączenie Pomorza do państwa piastowskiego i jego chrystianizację.

Z dziedziny historii zawiera ten numer pisma jeszcze dwa artykuły, mianowicie F. J. Bowman'a „Gustav II Adolf i Reformacja" i K. Bertoniego „Placówki dyplomatyczne szwedzkie w Polsce w wieku XVIII". Tematy obu prac pokrewne, dotyczą stosunków polsko-szwedzkich w dawnych wiekach. Zasadnicze a wciąż jeszcze sporne kwestie z dziedziny antropologii porusza rozprawa J. Czekanowskiego „Prolegomena polsko-niemieckiej dyskusji antropologicznej", na tle kontrowersji szkoły lwowskiej z wrocławską co do zasięgu t. zw. rasy nordyckiej.

„Konkurencja Antwerpii i Rotterdamu w obrotach z krajami bałtyckimi" jest tematem rozważań J. de Keuster'a, wybitnego ekonomisty belgijskiego. Dane, przytoczone przez autora, wskazują na rosnące z każdym rokiem znaczenie obu wielkich portów nad Morzem Północnym w handlu krajów bałtyckich z Zachodem Europy.

Dwie prace sprawozdawcze — E. Spang-Hanssen'a „Fundacja Carlsbergowska" i St. Kolbuszewskiego „Z przeszłości i historii sztuki Łotwy" są dopełnieniem obu części artykułowych numeru. Pierwsza informuje o słynnej fundacji browarnika Jacobsona w Kopenhadze, druga o wynikach najnowszych badań uczonych łotewskich w dziedzinie historii, prehistorii i historii sztuki na Łotwie.

W dziale recenzyj omawia się znowu szereg nowości naukowych, polskich i niemieckich, a szczególnie obszernie monumentalne dzieło T. Tołwińskiego „Urbanistyka" i nader ważny dla naszych „wilków morskich" — „Słownik morski".

Nowy ten, siódmy zeszyt „Jantaru" jest dalszym przyczynkiem do pracy Redakcji pisma nad szerzeniem, w opinii polskiej, zrozumienia dla spraw bałtyckich i pomorskich. Treść nowego numeru, ciekawa i urozmaicona, jest dowodem, że program ten wypełnia się celowo i sumiennie.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM.

W dalszym ciągu notują katastrofalny brak ławic szprotowych na naszych wodach przybrzeżnych. W związku z tym w ciągu ostatnich dni dowożone są do Gdyni pewne partie szprotów i śledzików ze Szwecji.

I tak dnia 13 listopada rb. kuter szwedzki „Sunbeam" przywózł z Tagervikees 1.043 skrz. śledzików świeżych w lodzie o wadze 31.290 kg. dn. 14 listopada rb. kuter szwedzki „Mars" przywiózł z Vastervik 53 skrzyń szprotów świeżych o wadze 1.710 kg, oraz 1.040 skrzyń śledzików świeżych o wadze 31.200 kg i dnia 14 listopada rb. kuter szwedzki „Roxy" przywiózł z Göteborga 650 skrzyń szprotów świeżych o wadze 39.000 kg. Dowożone ładunki szprotów i śledzików idą na zaspokojenie najpilniejszych potrzeb wędzarń głównie gdyńskich.

W dalszym ciągu prowadzone są przez naszych rybaków połowy fląder i dorszy. Z powodu braku tych ostatnich w pobliżu polskich wybrzeży, udają się niektóre kutry na połowy dorszy w okolice wyspy Bornholm. Dnia 14 listopada rb. dowiozły kutry z połowów tych, jak również z połowów w zatoce gdańskiej ogółem 248 skrzyń dorszy czyszczonych z głowami o wadze ca 16.000 kg. Większość dowiezionego towaru zamrożono.

POLSKIE POŁOWY ŚLEDZI W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W miesiącu październiku br. polskie połowy śledzi na morzu Północnym wyniosły 19.037 kanties śledzi solonych. Wymieniona ilość złowiona została przez statki rybackie polskich towarzystw połowów dalekomorskich, które korzystają częściowo z holenderskich portów jako swych baz rybackich.

POŁOWY RYB W MIES. PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W przeciągu miesiąca października br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 2.821.160 kg ryb o wartości 1.783.267 złotych. Według poszczególnych gatunków ryb połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

troć 190 kg, stornia 27.860 kg, zimnica 3.140 kg, skarp 1.420 kg. śledzie morsk. świeże 498.330 kg, szproty 2.650 kg, węgorze 33.560 kg. wątłusze 49.690 kg, węgorzyce 470 kg. sieje 20 kg. certy 20 kg. szczupaki 1.870 kg, okonie 1.390 kg, płotki 6.960 kg. śledzie morskie solone 2.191.350 kg, scomber scomber 2.240 kg.

Natomiast podział połowów na poszczególne obwody wg ilości i wartości był następujący:

Hel — 5.890 kg o wartości 8.309 zł. Gdynia — 43.860 kg o wartości 16.539 zł. Jastarnia W. Wieś — 26.930 kg o wartości 36.341 zł. Chłapowo, Karwia — 4.950 kg o wartości 6.857 zł. Puck i wioski zatoki — 24.950 kg o wartości 16.960 zł. połowy dalsze — 56.340 kg o wartości 20.048 zł, połowy dalekomorskie — 2.658.240 kg o wartości 1.657.813 złotych.

W SPRAWIE NABYWANIA SOLI RYBACKIEJ.

Przepisy § 19 ust. 2 rozporządzenia Ministra Skarbu o obrocie solą (Dz. U. R. P. Nr 37 z 1937 r. poz. 283) zezwalają na nabycie soli rybackiej — po specjalnie niskich cenach — osobom trudniącym się zawodowo soleniem ryb i krabów, oraz chłodniom, przyjmującym na przechowanie świeże ryby lub kraby. W załączniku Nr 3 do powyższego rozporządzenia podkreśla się, że sól rybacka może być używana tylko do przemysłu rybackiego, do solenia ryb i krabów.

Liczne wątpliwości i spory. powstające między władzami skarbowymi a przedsiębiorstwami. zajmującymi się przemysłem rybnym, na tle stosowania tych przepisów. zostały uregulowane okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dnia 12 X 1938 r. (Dz. U. M. S. Nr 28. poz. 679 L. D. VI 9692/1/38). W okólniku tym Ministerstwo Skarbu wyjaśniło. że sól rybacka może być sprzedawana tylko na potrzeby przedsiębiorstw rybackich i chłodni dla solenia ryb i krabów, podczas połowów względnie w bazach połowów: dla innych celów. w szczególności dla przyrządzania względnie przerabiania ryb i krabów może być używana tylko sól kuchenna.

WARSZAWA POSIADA ZORGANIZOWANĄ DOSTAWĘ FILETÓW RYBNYCH.

W związku z prowadzoną od dłuższego czasu akcją organizacji sprzedaży i dostaw filetów rybnych z Gdyni do zaplecza, warto zwrócić uwagę na drogę, jaką przechodzi transport i rozprowadzanie filetów rybnych w kraju. Otóż wspomniane filety rybne, produkowane z dorszy w Chłodni Rybnej w Gdyni. pakuje się do pudełek tekturowych o wadze 1 kg lub 4 kg oraz wysyła się samochodami-chłodniami, specjalnie do tego celu zbudowanymi. Temperatura w tych samochodach wynosi do — 18 stopni C.. co zabezpiecza dogodny przewóz. Dotychczas posiadamy dwa takie samochody. W Warszawie filety przechowuje się w chłodniach i z nich rozwozi się do poszczególnych punktów sprzedaży detalicznej we wszystkich halach targowych stolicy. Punkty te zaopatrzone są w lodówki elektryczne, bądź zwykle lodownie. W ten sposób więc konsument zaplecza posiada gwarancję odbioru filetów w stanie jak najświeższym.

Należałoby dążyć. aby w podobny sposób zorganizowano również dostawę filetów w innych miastach.

HOLENDERSKIE POŁOWY ŚLEDZI W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W miesiącu październiku br. holenderskie połowy śledzi na morzu Północnym wyniosły 236.823 kanties śledzi solonych. Połowy te uskuteczniono w ciągu 449 rejsów rozmaitych holenderskich statków rybackich.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI STYCZEŃ — WRZESIEŃ 1938 R.

Szkockie połowy śledzi od stycznia do końca września rb. wynosiły 762.000 crans (626.000 crans w tymże okresie 1937 r.) Wywieziono 453.600 beczek (380.000), z czego do Gdyni 63.227 beczek, do Gdańska 52.236 beczek, do Niemiec 219.600 beczek, Łotwy 43.000 beczek, Estonii 24.000 beczek, Litwy 19.000 beczek.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI W HOLANDII.

W ciągu ubiegłego tygodnia notowano na aukcjach holenderskich za śledzie solone, pochodzące z ostatnich połowów, w beczkach handlowych, następujące ceny przeciętne za poszczególne gatunki:

Volleharing 100 kg netto od 10,20—11,80 gld.
Yleharing 100 kg netto od 7,90— 8,30 gld.
Steurharing 100 kg netto od 7,90— 9,70 gld.

PRASA WŁOSKA O PORCIE WŁADYSŁAWOWO.

W poważnym włoskim piśmie żeglugowym „La Marina Italiana“, w numerze wrześniowym rb., ukazał się duży artykuł o Władysławowie, pióra kpt. Tadeusza Madeyskiego z Gdyni. Pod tytułem „La pesca in Polonia e il nuovo porto pescherecio di Wladislawowo“ („Rybołówstwo w Polsce i nowy port rybacki we Władysławowie“) kreśli autor fachowe uwagi na temat powyższy. Rzecz podzielona na trzy części: „Rozwój i organizacja rybołówstwa w Polsce“, „Porty rybackie“ oraz „Port rybacki we Władysławowie“. Wywody autora są poparte przez obfite dane statystyczne oraz dobrze wykonane ilustracje, tak, że czytelnik włoski może zaczerpnąć z artykułu najważniejsze informacje o naszym rybołówstwie morskim i jednej z jego baz wypadowych.

NIEMCY ZWIĘKSZAJĄ POŁOWY KRABÓW.

Jak donosi „Der Deutsche See- und Küstenfischer“ w związku ze zwiększającymi się połowami krabów u wybrzeży niemieckich morza Północnego, postanowiono odpowiednio rozbudować port rybacki w Büsum na półwyspie Norderditmarschen.

Do niedawna połowy krabów prowadzone były w sposób bardzo prymitywny, a mianowicie sieciami koszykowymi, które rybacy zanurzali na płytkich wodach przybrzeżnych, przemierzając swymi stopami mielizny podczas odpływu morza. Obecnie do połowu krabów używa się kutrów motorowych, które poławiają je równie systematycznie, jak ryby. W porcie rybackim Büsum znajduje się obecnie flotylla rybacka, złożona ze 124 kutrów, które wyjeżdżają na połowy krabów przy normalnym stanie wód, a powracają z nich z połowem podczas odpływu morza.

Na niemieckim wybrzeżu morza Północnego w połowach krabów zatrudnionych jest obecnie około 700 kutrów rybackich. W roku 1937 złowiono ogółem 50 milionów kg krabów o wartości 39 milionów RM., z czego 4 miliony kg przerobiono w przemyśle konserwowym.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Handel importowy towarów kolonialnych przeżywa ostatnio pewne trudności, wynikające z restrykcyj, stosowanych przy przydziale dewiz za importowane towary. Restrykcje te obejmują głównie te artykuły importowane, które mogą być wymienione przez produkty krajowe np. owoce.

Wytworzona sytuacja pociągnęła za sobą automatyczną zwyżkę cen na cały szereg artykułów, znajdujących się w dyspozycji importerów, bądź hurtowników branży kolonialno-spożywczej. Zwyżka cen na niektóre artykuły dochodzi nawet do 30 proc.

W związku z istniejącą sytuacją należy podkreślić, że szereg firm importowych posiadając zezwolenia przywozowe, w celu uskutecznienia przekazu dewiz, składało do banków odnośne kwoty z równoczesnym doręczaniem wniosków do Komisji Dewizowej. — Mając pewność, że procedurze stało się zadość importerzy w wielu wypadkach ocilili swoje towary. Na skutek odmowy Komisji Dewizowej wynikły z tego powodu kłopoty, które dotknęły zarówno kupców, jak i nieprzygotowane na to banki. Wypadki te uwypuklają niedostateczną koordynację współpracy odnośnych czynników decydujących w handlu zagranicznym z Komisją Dewizową, przez co uniknięto by pewnych niespodzianek.

Popyt na wszystkie towary kolonialno-spożywcze oraz na owoce południowe znacznie się zwiększył w stosunku do poprzedniego okresu. Kupcy hurtownicy, nie mając pewności co do rychłej zmiany obecnie wytworzonej sytuacji, starają się o ile możności zakupywać więcej towarów zagranicznych, niż w analogicznych okresach lat ubiegłych.

Kawa surowa: Dowozy kawy nadal słabe. Nie pokrywają one bieżącego zapotrzebowania rynku. Tendencja na wszystkie gatunki kawy mocna. Ceny zwyżkowały o 19 do 25 groszy na kg, zależnie od gatunku i pochodzenia kawy. O zniżce cen nie ma na razie mowy. Przeciwnie wskutek wytworzonej sytuacji należy spodziewać się raczej dalszej zwyżki cen.

Obecnie ceny kształtują się następująco za 1 kg: Rio 7 zł 3,35 — 3,45, Santos super zł 3.95 — 4,10, Santos extra prima zł 4,10 — 4,20, Capitania zł 3,60 — 3,70, Tanganika zł 4,55 — 4.70, Guatemala zł 5.00 — 5,20.

Herbata: Zapotrzebowanie na wszystkie gatunki herbaty większe od dowozów. Ceny mają tendencję zwyżkową i kształtują się następująco: Cejlon pospolity zł 12,80 — 13,00, Cejlon średni od zł 13,20 — 14,50, Cejlon specjalny zł 15,00 — 16.00, Sumatra zł 13,50—14.00, Darjeeling zł 15,50 — 18,00.

Korzenie: Tendencja na pieprz w dalszym ciągu mocna. Zainteresowanie innymi gatunkami korzeni średnie. Ceny kształtują się jak następuje: pieprz czarny zł 3.35 — 3.45, pieprz biały zł 3,95 — 4,05. piment zł 6.25 — 6,40, cynamon Lignea zł 5.30 — 5.40. cynamon Cassia Vera zł 6,25 — 6.35.

Owoce suszone: Na sułtanki i figi tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o 5 — 10 groszy na kg w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Na inne artykuły zapotrzebowanie średnie. Ceny utrzymują się na poprzednim poziomie.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 6 listopada br. nadszedł do Gdyni s/s „Vikingland“ z transportem 5.693 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 2.611 skrzynek sułtanek i rodzynek z Candii i 25 worków orzechów łuszczonych z Istambułu.

s/s „Perseus“ przywiózł do Gdyni dnia 7 listopada br. ładunek 4.609 kg herbaty oraz 17.500 kg pieprzu.

Dnia 9 listopada s/s „Chorzów“ przybył do portu gdyńskiego z transportem 2.214 kg herbaty i 10.248 kg pieprzu.

s/s „Valencia“, który nadszedł do Gdyni dnia 10 listopada przywiózł transport 6.080 skrzyń cytryn włoskich „Prima Fiore“ oraz następujące partie owoców suszonych: 2.400 kg orzechów z Messyny, 2.560 kg orzechów z Livorno, 6.000 kg orzechów łuszczonych z Neapolu, 15.000 kg migdałów z Catanii, 3.500 kg migdałów z Palermo, oraz dla importerów gdańskich: 10.000 kg orzechów z Messyny, 10.500 kg z Neapolu, 2.000 kg z Oporto, 1.700 kg migdałów z Oporto i 1.000 kg z Catanii.

Dnia 11 listopada br. s/s „Wiborg“ wyładował w Gyni 14.800 kg bananów.

Następny transport bananów spodziewany jest dnia 18 listopada w ilości ca 65.000 kg na s/s „Wiborg“.

s/s „Vasaland“ ma nadejść do Gdyni dnia 19 listopada z transportem 12.330 worków i skrzyń fig i sułtanek z Izmiru, 8.822 worków koryntek i fig z Calamaty, 1.428 worków sułtanek z Candii oraz 31 worków orzechów łuszczonych z Istambułu.

Dnia 20 listopada nadejdzie do Gdyni s/s „Hariet", który przywiezie ca 10.000 skrzyń cytryn włoskich „Prima Fiore" oraz ładunek orzechów laskowych, migdałów, rodzynek i fig.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 1 do 14 listopada urządziły Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. 2 przetargi, których przebieg przedstawia się następująco:

Dnia 8 listopada wystawiono:

230 beczek jabłek świeżych włoskich — sprzedano: 230 beczek w cenie 1,65 zł 1 kg

220 skrzynek daktyli — sprzedano: 220 skrz. w cenie 17—17,55 zł skrzynka

2.000 klatek winogron holenderskich — sprzedano 2.000 kl. w cenie 10.25—11,10 zł kl.

Dnia 10 listopada wystawiono 1.250 klatek winogron holenderskich, które w całości zostały sprzedane w cenie 10,50—11,35 zł 1 klatka.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. zapowiedziane w tym okresie aukcje odwołały.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W związku z kończącym się obecnie sezonem pomarańcz z Mosambique, których brak odczuwa się na rynku, cena tych pomarańcz zwyżkowała do zł 2,50 za 1 kg. Zapotrzebowanie na rynku duże, nie ma pokrycia.

Pokazały się obecnie na rynku pierwsze pomarańcze palestyńskie, tak zwane „Klementynki", których cena kształtuje się ca 1,50 zł za 1 kg.

Cytryny włoskie „Prima Fiore" notowane są w hurcie ca zł 80,— para.

Kończą się już winogrona. Nieznaczne ilości winogron bułgarskich i holenderskich, jakie znajdują się jeszcze na rynku, sprzedawane są pierwsze ca 1,60 zł za 1 kg, drugie ca 12.— zł za 1 klatkę.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 listopada br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 1.757 skrzyń pomarańcz, 2.250 skrzyń mandarynek, 1.215 skrzyń cytryn i 4.892 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dniu 30 października br. zapas pomarańcz zmniejszył się o ca 60%, cytryn o ca 60%, natomiast zapas grapefruitów wzrósł o ca 200%. Po raz pierwszy zanotowano ostatnio zapasy mandarynek, które zostały dowiezione z tegorocznych zbiorów.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

W pierwszych trzech miesiącach b. sezonu kawowego nadeszło 2.111.000 worków kaw niebieskich w porównaniu do 2.102.000 worków w ubiegłym roku, a zapowiedziane zbiory na cały sezon mają dać 10.036.000 worków. Dostawy światowe kawy ogólnie w okresie lipiec—wrzesień br. są o 21% wyższe aniżeli w ub. roku, t. zn., że wynoszą 6.448.913 worków, z czego 3.307.913 worków szło do Stanów Zjednoczonych.

Po pewnym spadku cen na Santosy i Riosy, tendencja jest znowu w ostatnich dniach mocniejsza. Wpłynęło na to niewątpliwie odprężenie polityczne w Europie, które udzieliło się również uspokojeniu rynków towarowych zamorskich. Zwyżkowanie cen na kawy niebieskie spowodowało także pewną zwyżkę w kawach brazylijskich.

Brazylia:

Dobre kawy znacznie zwyżkowały, ponieważ zebrano ich mało. Nowe zbiory uważane są za średnie. Ceny na kawy były niższe w czasach niepewności dwa miesiące wstecz, lecz zaraz po porozumieniu się mocarstw w Monachium ceny te zwyżkowały. Szacowano zbiory na sezon 1938/39 na 25.000.000 worków, lecz okazuje się obecnie, że wynosić będą tylko 18.500.000 worków. W pierwszej połowie września zniszczono 177.000 worków tak, że do tej daty ogółem zniszczono 63.180.000 worków. Z powodu choroby kawowej Broca oraz niekorzystnych deszczów, kawa nie odpowiada pod względem jakości tej z ubiegłego roku. Brazylia dostarczyła w pierwszych trzech miesiącach 4.244.284 worków, t. zn. o 50% więcej, aniżeli w ubiegłym roku za ten sam okres. Zarazem dostawa kaw niebieskich zmniejszyła się o ca 11%.

Colombia:

Ceny kolumbijskich kaw stale zwyżkują z powodu spóźnionych zbiorów i połączonym z tym brakiem zapasów. Z kwotacji wynika wielka różnica cen, ca $ 2,— na 50 kg. Większe wysyłki nastąpią dopiero na początku r. 1939.

Costa Rica:

Ze zbiorów 1937/38 — 25.000 do 35.000 worków kawy niesprzedanych leży w magazynach londyńskich.

Guatemala:

Obecne zbiory wynoszą około 660.000 worków. Prace przy zbieraniu są o miesiąc opóźnione, ale jakość ma być lepsza. Mówi się, że już połowa zbiorów sprzedana.

Venezuela:

Obecne zbiory będą prawdopodobnie o 50 do 60% mniejsze aniżeli w ubiegłym roku, t. zn. oblicza się je na ca 475.000 worków po 60 kg. Zmniejszenie ilości zbiorów spowodowane jest przez zbyt obfite deszcze. Nowe zbiory, choć małe, będą wielkoziarniste.

Cuba:

Zbiory 1938/39 wynoszą 511.000 worków, t. zn. że są o 6% mniejsze.

Notowania nowojorskie w centach U. S. A.

Brazylia	25 paźdz.	4 paźdz.
Santos 4 C&F	7,10—7,40	7,10—7,50
Rio 7/8 C&F	4.60	4,75
Jawa Robusta Washed C&F	6,25	6,25
Maracaibo Trujillo	7,25	7,00—7,25
Maracaibo Cucuta Washed	13.—	12.25
La Guayra Caracas Washed	11,75—12,5	11,00—11.75
Colombia		
Bogota Good Washed	13,75	11,5
Manizales Excelso	14.—	11,75—11,7/8
Medellin Excelso	14,5	12,25
Guatemala Good Washed	10.75—11.—	9.75
San Salvador Washed firsts	12,75	11,5
Mexico		
Cordoba Washed	12,5	10,75
Coatepec	13.5	11,75

A. Wiatrak.

STANDARYZACJA SKRZYNEK DO OWOCÓW CYTRUSOWYCH W PALESTYNIE.

Stosownie do rozporządzenia palestyńskiego ogłoszonego w Palestine Gazette nr 813 z dn. 8 września 1938 r. określono rozmiary przeznaczonych do pakowania owoców cytrusowych w sposób następujący:

dla pomarańcz:

	ilość owoców w skrzyni
dług. 74 cm szer. 37 cm wys. 30 cm	120 150 180 210 240 266 294
dług. 74 cm szer. 37 cm wys. 31 cm	150
dług. 72 cm szer. 36 cm wys. 30 cm	150 180 210 240 240 266 294
dług. 68 cm szer. 34 cm wys. 29 lub 28	180 210 240 268 294

Pomarańcze „Valencia" powinny być z reguły w skrzyniach o rozmiarach 68 cm × 34 cm × 29 lub 28 cm.

dla grapefruits:

	ilość owoców w skrzyni
dług. 74 cm szer. 37 cm wys. 30 cm	64 80 96
dług. 74 cm szer. 33 cm wys. 29,5 cm	112
dług. 68 cm szer. 34 cm wys. 29 cm	80 96
dług. 56 cm szer. 33 cm wys. 29 cm	112

GRECJA PRZED SEZONEM OWOCÓW CYTRUSOWYCH.

Jak się dowiadujemy, tegoroczne zbiory pomarańcz, mandarynek i cytryn zapowiadają się bardzo dobrze, zwłaszcza na Peloponezie i Krecie. W związku z dobrymi zbiorami sfery zainteresowane liczą się ze wzrostem eksportu. W roku 1937 eksportowała Grecja 14.335 ton owoców cytrusowych, wartości 162 miliony drahm, zaś w roku 1936 — 10.218 ton, wartości 105 milionów drahm. Najpoważniejszym odbiorcą owoców cytrusowych greckich są Niemcy. Polska importowała z Grecji w roku 1937 — 120.000 kg mandarynek.

PLANTACJE BANANÓW W KONGO BELGIJSKIM.

Pomimo, że banan jest dla Konga Belgijskiego rośliną miejscową, liczącą tam 23 różne odmiany, jednak owoce jego nie nadawały się do eksportu. Dopiero w ostatnich latach założono plantacje bananów, sprowadzonych z Kamerunu, w ilości 40.000 wyborowych sadzonek i w 1935 r. wywieziono po raz pierwszy 83 tony owoców, a w 1936 r. już 713 ton. Obecnie Rząd Belgijski zorganizował w Kongo służbę kontroli, czuwającą nad utrzymaniem sztandardowych gatunków banana i wyznaczającą dla każdego plantatora kontyngenty wywozowe zapobiegając w ten sposób powstaniu monopolu na plantacje i wywóz. — Przewóz bananów odbywa się przez porty Matadi i Roma za pomocą specjalnie urządzonych statków, należących do Belgijskiego Towarzystwa Żeglugowego.

TOWARY KOLONIALNE, NIEMCY A KAMERUN.

Wymiana towarowa między Rzeszą Niemiecką, a jej dawniejszą kolonią Kamerun w Afryce, wykazuje poważne zwiększenie odbioru surowców kolonialnych przez Niemcy w ostatnich latach.

Wynika to ze sprawozdania Rządu Brytyjskiego, sprawującego mandat nad Kamerunem w świetle odnośnych cyfr porównawczych. I tak w roku 1937 w imporcie towarów przez porty kameruńskie: Victoria i Tiko, wynoszącym ogółem Ł 328,270 (w 1936 r. — Ł 242,588) udział Niemiec wynosił 47.6 proc., podczas gdy Anglii tylko 11,9 proc. W eksporcie przez te porty wynoszącym w 1937 r. — Ł 526.534 (w 1936 r. — Ł 443.459), na Niemcy przypadało 79.7 proc., a na Anglię 6,4 proc.

Zestawienie powyższe świadczy o tym, że Rzesza Niemiecka w znacznie większej mierze eksploatuje swą dawniejszą posiadłość afrykańską, aniżeli Anglia, jako jej obecny mandatariusz.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**	**BULLETIN** de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**	**MITTEILUNGEN** der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK VII — GDYNIA, 30 listopada 1938 r. — NR 22

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

KODYFIKACJA I UNIFIKACJA PRZEPISÓW REGULUJĄCYCH OBRÓT ZIEMIOPŁODAMI NA GIEŁDACH KRAJOWYCH

OD REDAKCJI:

Poniżej zamieszczamy artykuł p. dyr. M. Wójcika, Przewodniczącego Komisji Kodyfikacyjnej Związku Giełd Zbożowo-Towarowych w Polsce, w którym autor przedstawił całokształt kilkuletnich prac, zmierzających do racjonalizacji i unifikacji wszystkich przepisów, regulujących obrót ziemiopłodami i ich przetworami na giełdach krajowych.

I.

W roku 1933 zakończony został okres powstawania i organizowania się nowych giełd zbożowo-towarowych w Polsce. Obok istniejących dawniej giełd w Warszawie, Poznaniu, Lwowie i Krakowie, powołano do życia w tym okresie giełdy w Bydgoszczy, Katowicach, Lublinie z oddziałem w Równem, Łodzi i Wilnie.

Kilkuletnia praca giełd w terenie, pomyślne rozwiązanie zagadnień organizacyjnych, utrwalenie pozycji dla dalszego rozwoju, łącznie ze zdobytym doświadczeniem i dorobkiem — przy stale zacieśniającej się współpracy giełd na terenie Związku Giełd — wysunęły konieczność podjęcia prac w kierunku opracowana nowych przepisów, niezbędnych w obrocie giełdowym, przepisów możliwie jednolitych, dostosowanych i opartych na rodzimych potrzebach i doświadczeniach.

Wobec rozległych a skomplikowanych przepisów, niejednokrotnie zupełnie odrębnych na poszczególnych giełdach, znacznych luk w postaci braku szeregu przepisów, a wreszcie braku fachowej i aktualnej literatury polskiej w tej dziedzinie — podjęte prace natrafiały stale na trudności i przeszkody.

Przyciągnięcie do stałej i ścisłej współpracy wszystkich giełd obowiązanych do opracowania projektów i ich opiniowania, powołanie Komisji Regulaminowo-Wydawniczej Związku Giełd do przepracowania i uzgadniania projektów, ostateczne przedyskutowanie i uchwalanie zgłaszanych przez Komisję projektów przez Radę Związku Giełd — umożliwiło i zapewniło pozytywne przeprowadzenie podjętych prac.

II.

Prace kodyfikacyjne i unifikacyjne przepisów obowiązujących na krajowych giełdach zbożowo-towarowych, zapoczątkowane zostały nowelizacją rozporządzenia o organizacji giełd, przeprowadzoną ustawą z dn. 18 marca 1935 r. Nowela ta, wprowadzająca szereg istotnych przepisów m. in. prawo używania pieczęci z godłem państwowym, nowe zdefiniowanie pojęcia transakcyj na giełdach towarowych oraz rozszerzenie kompetencji giełdowych sądów rozjemczych, nałożyła jednocześnie na giełdy obowiązek dostosowania statutów do zmienionego rozporządzenia o organizacji giełd.

Wobec skrystalizowania się w tym okresie konieczności opracowania ramowego statutu, który z pewnymi zmianami obowiązywałby na wszystkich giełdach, Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało projekt tego rodzaju statutu. Dyskusja nad tym projektem na terenie Związku Giełd wykazała możliwość i celowość tego projektu. Rezultatem podzielenia

tego poglądu było uchwalenie przez Związek Giełd projektu ramowego statutu dla wszystkich giełd, z równoczesnym postawieniem poszczególnym giełdom swobody dyskrecjonalnego rozwiązania zagadnień, dotyczących dopuszczenia towarów do obrotu na giełdzie, składu rad giełdowych i innych władz oraz sposobu ich powoływania w zależności od warunków regionalnych. Zatwierdzone przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu ramowe statuty stały się punktem wyjścia i oparciem zarazem dla dalszej akcji w zakresie kodyfikacji i unifikacji przepisów przewidzianych w zatwierdzonych jednolitych statutach.

Wobec indywidualnego ustalenia przez poszczególne giełdy składu władz giełdowych i sposobu ich wyboru — przez Związek Giełd nad regulaminem wyborczym, przewidzianym w statucie ramowym, ograniczyły się jedynie do przedyskutowania i ustalenia ogólnych wytycznych i zasad.

Dla zapewnienia należytej kontroli gospodarki funduszami publicznymi, Związek Giełd opracował następnie jednolity dla wszystkich giełd regulamin dla komisyj rewizyjnych.

III.

Zacieśniająca się współpraca giełd na terenie Związku Giełd wysunęła na czoło aktualnych zagadnień sprawę członków i uczestników giełdowych, dopuszczonych na podstawie § 29 rozp. o organizacji giełd do zawierania transakcyj giełdowych. Jakkolwiek rozporządzenie o warunkach należenia do giełd towarowych z dnia 16 III 1926 r. ustaliło warunki przyjmowania na członków a zarazem i uczestników giełd zbożowo-towarowych, to jednak materiały zebrane przez wszystkie giełdy wykazały konieczność zastąpienia, obowiązujących na poszczególnych giełdach odrębnych regulaminów przyjmowania członków i uczestników, jednolitym regulaminem, któryby dawał podstawę do przeprowadzania stałej selekcji tak członków a zwłaszcza uczestników na wszystkich krajowych giełdach.

Uchwalenie przez Związek Giełd a następnie wprowadzenie w życie na wszystkich giełdach jednolitego regulaminu przyjmowania członków i uczestników, połączone zostało z obowiązkiem ponownej rejestracji uczestników na wszystkich giełdach i stałym obowiązkiem podawania przez każdą giełdę pozostałym giełdom nowoprzyjętych członków i uczestników, nieprzyjętych oraz skreślonych członków i uczestników.

Wprowadzenie tej obowiązkowej współpracy giełd stworzyło odpowiednie warunki do wyeliminowania stopniowego osób i firm z prawa dokonywania obrotu na giełdach krajowych bądź dla braku pełnych kwalifikacyj prawnych, bądź też z powodu dyskwalifikacji spowodowanej utratą zaufania.

Logiczną konsekwencją tej akcji było opracowanie przez Związek Giełd jednolitego dla wszystkich giełd regulaminu postępowania przed komisjami dyscyplinarnymi i odwoławczymi na giełdach. Stworzenie jednolitych zasad i sankcyj karnych przy rozstrzyganiu przez komplety dyscyplinarne: zarzutów natury etycznej stawianych członkom, uczestnikom giełdy i ich pełnomocnikom; zarzutów o niewykonanie wyroków giełdowych sądów rozjemczych i ugód przed tymi sądami zawartych, a wreszcie zarzutów o niestosowanie się do uchwał rady giełdowej i zarządzeń władz giełdy — zapewniło gwarancję dla przestrzegania obowiązujących na giełdach przepisów.

IV.

Zawierane na giełdach zbożowo-towarowych transakcje dochodzą do skutku bez lub za pośrednictwem maklerów przysięgłych. — Transakcje te jednakże stają się transakcjami giełdowymi dopiero z chwilą stwierdzenia ich giełdowymi kartami umów, spisanymi przez maklerów. Wykonywanie przez maklerów tych funkcyj, poza innymi równie ważnymi czynnościami, jak przeprowadzanie licytacyj, pobieranie prób itp. zostało wyraźnie uregulowane dopiero w nowym rozporządzeniu o maklerach przysięgłych na giełdach towarowych, wydanym w kwietniu 1938 r. przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Nowe to rozporządzenie szeroko przedyskutowane na terenie Związku Giełd, usunęło luki istniejące w poprzednim rozporządzeniu, stwarzając jasno sprecyzowane przepisy dostosowane do specjalnej roli jaką spełniają maklerzy na krajowych giełdach zbożowo-towarowych.

Na podstawie i w ramach wydanego rozporządzenia opracowywany jest obecnie jednolity dla wszystkich giełd regulamin dla zaprzysiężonych maklerów giełdowych.

V.

Najistotniejszymi a zarazem najbardziej skomplikowanymi pracami było skodyfikowanie i zunifikowanie przepisów z zakresu techniki obrotu towarowego na giełdach. Na całokształt tych przepisów złożyły się: regulamin zawierania transakcyj giełdowych na giełdach zbożowo-towarowych, warunki handlowe (zwyczaje giełdowe), normy jakościowe dla poszczególnych towarów dopuszczonych do obrotu na giełdach, a wreszcie regulamin o licytacjach giełdowych.

Regulamin zawierania transakcyj giełdowych, stanowiący pierwszą część tych przepisów, opracowany przez Związek Giełd, a następnie uzgodniony z Ministerstwami Przemysłu i Handlu oraz Skarbu — zatwierdzony został jako jednolity dla wszystkich giełd przez Ministra Przemysłu i Handlu. Regulamin ten zawiera szereg istotnych przepisów normujących warunki i sposób zawierania transakcyj giełdowych. Przepisy w nim zawarte, o charakterze ściśle formalno-proceduralnym, usu-

nęły wszelkie wątpliwości co do powstawania transakcyj giełdowych i ich ważności jako aktów publiczno-prawnych.

Część drugą tych przepisów stanowią warunki handlowe (zwyczaje giełdowe). Uchwalenie w ostatnich dniach przez Związek Giełd jednolitych warunków handlowych dla wszystkich giełd jest poważnym sukcesem. Obowiązujące bowiem dotychczas różnorodne na poszczególnych giełdach warunki (zwyczaje), oparte na wzorach obcych i do tego przedwojennych jeszcze, wykazywały już nie tylko znaczne luki, ale co gorsza były stałą przeszkodą we wzrastających obrotach towarowych pomiędzy poszczególnymi okręgami kraju. — Zasadnicza a zarazem i daleko idąca różnorodność tych przepisów była źródłem stałych i częstych sporów, pociągających za sobą procesy i nieuniknione straty. Zunifikowanie tych przepisów, z których niejedne zdołały już głęboko zakorzenić się — natrafiało na poważne trudności. Pogłębiająca się jednakże z każdym rokiem świadomość celowości i konieczności podjęcia prac nad unifikacją warunków tak u członków, uczestników, jak i samych giełd — uwieńczona została pomyślnym wynikiem. Rezultaty przeprowadzonych już prac kodyfikacyjnych i doświadczenie w nich zdobyte, łącznie z zacieśnioną współpracą giełd, doprowadziły do przezwyciężenia trudności i wypracowania nowych warunków handlowych, dostosowanych do zwyczajów i potrzeb krajowej wymiany ziemiopłodów i ich przetworów na giełdach zbożowo-towarowych.

Trzecią wreszcie częścią tych przepisów są opracowywane obecnie normy jakościowe dla poszczególnych artykułów, dopuszczonych do obrotów na giełdach. Opracowywane normy mają nie tylko zastąpić przestarzałe i nieaktualne już przepisy obowiązujące na kilku zaledwie giełdach i do tego niekompletnie, ale przede wszystkim mają usunąć stale odczuwaną lukę, wypełnianą dotychczas doraźnie bądź przez ustalane każdorazowo normy, bądź też przez normy obce.

VI.

Jedną z podstawowych i zasadniczych funkcyj giełd zbożowo-towarowych jest ustalanie i notowanie cen towarów dopuszczonych do obrotów na giełdach. Celem stworzenia jednolitych podstaw dla prawidłowego i obiektywnego ustalenia cen, odpowiadających rzeczywistym transakcjom i panującej sytuacji na rynku, Związek Giełd uchwalił jednolity regulamin kształtowania i notowania kursów giełdowych. Regulamin ten wprowadzony został w życie na wszystkich giełdach z pewnymi tylko zmianami, dotyczącymi wyłącznie składu Komisyj Notowań, w zależności od warunków lokalnych na każdej giełdzie.

Na podstawie tego regulaminu Związek Giełd uchwalił następnie jednolity układ i budowę ceduł urzędowych dla wszystkich giełd oraz jednolitą terminologię dla określania sytuacji na rynkach. Wprowadzenie tych zasadniczych zmian zapewniło nie tylko przejrzystość ogłaszanych cen, ale przede wszystkim należyte orientowanie się w nich zarówno sfer zainteresowanych we wszystkich ośrodkach kraju, jak i szerokiego ogółu. Specjalnie praktyczne znaczenie miało wprowadzenie notowania i ogłaszania jednej ceny od — do dla każdego towaru na podstawie efektywnych transakcyj giełdowych, kontrolowanych i uzupełnianych cenami rynkowymi i faktyczną tendencją, panującą na rynku dla danego towaru, w miejsce podwójnych poprzednio notowań orientacyjnych i transakcyjnych, powodujących nieporozumienia i dezorientację.

VII.

Odrębną a zarazem i rozległą grupę prac kodyfikacyjnych objęły przepisy normujące sposób pobierania prób, przeprowadzania ekspertyz (arbitraży), przeprowadzania licytacyj giełdowych oraz postępowania przed giełdowymi sądami rozjemczymi.

Zagadnienia objęte tymi przepisami uregulowane były odrębnie na poszczególnych giełdach. Wzmagająca się jednak wymiana towarowa pomiędzy poszczególnymi ośrodkami kraju, łącznie ze wzrastającym zrozumieniem potrzeby i celowości jednolitego uregulowania tych zagadnień, urealniły możliwość unifikacji tych przepisów.

Rezultatem prac na tym odcinku było opracowanie przez Związek Giełd jednolitego dla wszystkich giełd regulaminu pobierania prób oraz regulaminu komisji rzeczoznawców. Przepisy w tych regulaminach zawarte, mające przede wszystkim praktyczne znaczenie dla nieuniknionych sporów co do jakości towarów, zastąpiły niezupełne i przestarzałe, a zarazem i różnorodne przepisy — nowymi, opartymi na istotnych i aktualnych potrzebach handlu.

W toku prac na tym odcinku wymienić należy będącą w opracowaniu jednolitą instrukcję dla członków komisji rzeczoznawców, przeprowadzających ekspertyzy oraz opracowany już projekt rozporządzenia o giełdowych sądach rozjemczych. Ogłoszenie rozporządzenia, zawierającego jednolity regulamin dla giełdowych sądów rozjemczych, będzie posiadało doniosłe znaczenie dla ujednolicenia na wszystkich giełdach procedury rozstrzygania sporów, które obecnie rozstrzygane są na podstawie odrębnych na poszczególnych giełdach regulaminach. Aktualność i znaczenie tego rozporządzenia podkreśla ustawowe przekazanie sądom rozjemczym prawa rozstrzygania wszelkich sporów między członkami i uczestnikami giełd, powstałych zarówno z transakcyj giełdowych jak i niegiełdowych.

Podobnie i opracowywany jednolity regulamin licytacyj giełdowych dla wszystkich

giełd zmierza do zastąpienia różnorodnych i niedostatecznych przepisów nowymi, mającymi na celu należyte uregulowanie całokształtu zagadnień związanych z dokonywaniem na giełdach przymusowych zakupów i sprzedaży ochronnych, oraz dobrowolnych.

VIII.

Na szeroką skalę zakrojone prace kodyfikacyjne i unifikacyjne Związku Giełd w odniesieniu do wszystkich bez wyjątku przepisów, obowiązujących na krajowych giełdach zbożowo-towarowych, zamykają pierwszy podstawowy okres żmudnych i długotrwałych prac tak poszczególnych giełd, jak i samego Związku Giełd. Pozytywne rozwiązanie całokształtu tych zagadnień, stworzyło jednolitą płaszczyznę i ramy ułatwiające obrót i zapewniające mu maksimum sprawności i bezpieczeństwa. Wypełniło istniejące luki, zmieniło nieaktualne i przestarzałe przepisy, dając jednocześnie jednolity materiał, który stanowić będzie pozycję wyjściową dla dalszych niewątpliwie prac w kierunku stałego ulepszania czy uzupełniania tych przepisów w miarę potrzeb i zdobywanych doświadczeń.

Wykonane prace umożliwią przystąpienie do opracowywania komentarzy dla poszczególnych przepisów. Brak tych komentarzy odczuwany niejednokrotnie dotkliwie, przyczyni się do pogłębienia znajomości zagadnień związanych z obrotem giełdowym w szczególności wśród samych zainteresowanych. Usunie nasuwające się wątpliwości i ułatwi szerokim warstwom posługiwanie się obowiązującymi przepisami w codziennej pracy zawodowej. — Umożliwi wreszcie ich spopularyzowanie, co w konsekwencji przyczyni się do podniesienia poziomu zawodowego i moralnego i stopniowego niwelowania różnic, istniejących jeszcze w sferach, biorących udział mniej lub więcej czynny w obrotach giełdowych.

Uporządkowanie i stworzenie ramowych przepisów wyżej omówionych uświadamia obecnie coraz więcej konieczność uregulowania opłat pobieranych na poszczególnych giełdach. Rozpiętość tych opłat powoduje niepożądane zjawiska obserwowane na szeregu giełdach. Opracowywany już projekt rozwiąże niewątpliwie i to zagadnienie, a tym samym usunie wzajemną konkurencję giełd i rozłoży odpowiednio na sfery zainteresowane świadczenia na rzecz giełd.

Zakończenie tego zasadniczego i podstawowego etapu prac natury organizacyjnej, stanowi jednocześnie zapoczątkowanie nowego etapu, w którym będzie gromadzona i opracowywana judykatura giełdowych sądów rozjemczych i akcja wydawnicza, mająca na celu zapoczątkowanie polskiej literatury gospodarczej na temat roli, znaczenia i działalności giełd zbożowo-towarowych.

Roczny obrót ziemiopłodami i ich przetworami, wynoszący na wszystkich giełdach krajowych w 1937 r. ponad 3,8 milionów ton towarów, łącznej wartości ponad 1 miliard złotych — to ważki i doniosły odcinek naszego życia gospodarczego, który wymagał właściwego rozwiązania i uzasadnia konieczność dalszej planowej i konsekwentnej pracy.

Mgr Mieczysław Wójcik,
Dyr Giełdy Zbożowo-Towar. w Bydgoszczy.

PRZYWÓZ SKÓR DO POLSKI W I PÓŁROCZU 1938 r.

Przywóz skór zagranicznych do Polski w pierwszym półroczu 1938 r. w porównaniu do tegoż okresu 1937 r. wzrósł. Ilościowo biorąc w okresie od stycznia do czerwca 1937 roku przywieziono 11.841 ton skór, od stycznia do czerwca 1938 roku przywieziono 14.559 ton skór, czyli wzrost wynosi 23%. Jeżeli natomiast chodzi o wartość, to wzrost wynosi zaledwie 6%. Przywieziono mianowicie w pierwszym półroczu 1937 roku skór za 27.372 tysięcy złotych, w pierwszym półroczu 1938 r. skór za 29.144 tysięcy złotych. Dysproporcja, wynikająca pomiędzy wzrostem ilościowym, a wartościowym, wynika ze wzrostu cen skór, który nastąpił w okresie ostatniego roku.

Poniższe zestawienie przedstawia przywóz różnych gatunków skór w pierwszym półroczu dwu ostatnich lat. Dane cyfrowe pochodzą z publikacyj Głównego Urzędu Statystycznego R. P.

Przywóz skór do Polski według gatunków:

GATUNKI SKÓR	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	I półrocze		I półrocze	
	1937	1938	1937	1938
Skóry ogółem	**11.841**	**14.559**	**27.372**	**29.144**
Skóry surowe suche, mokrosolone, suchosolone,				
bydlęce	9,668	11,881	18,177	19,422
cielęce	116	114	219	270
końskie	1,538	2,052	2,458	3,164
innych zwierząt	19	24	35	92
skóry surowe pawniowane, odwłosione	191	227	817	725
skóry piklowane	24	19	100	32
skóry surowcowe	1	2	7	11
Skóry twarde wyprawione				
Skóry w słupcach i kruponach	98	66	725	508
juchty	1	1	7	5
świńskie, morsa, hipopotama, słonia itp.	4	3	34	46

GATUNKI SKÓR	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	I półrocze		I półrocze	
	1937	1938	1937	1938
skóry wyprawy roślinnej oprócz os. wymien. . .	4	2	119	76
skóry wyprawy mineralnej oprócz os. wymien. .	8	9	297	326
skóry wyprawy mineralnej kozie, koźle, baranie vosschevreaux	124	118	3,218	3,262
skóry zamszowe	5	7	263	337
skóry lakierowane, brązowane, srebrzone, złocone, malowane itp. . . .	19	14	472	320
skóry ryb i płazów . . .	2	4	184	323
skóry wszelkie do wyrobów techn. oprócz os. wymien.	18	14	235	210

Pomijając artykuły mniej ważne ze względu na małe ilości w przywozie, zajmiemy się omówieniem przywozu tych skór, które przychodzą w dużych ilościach, lub wartość których stanowi wysokie kwoty.

Spośród przywożonych różnych gatunków skór, największą pozycję pod względem ilości i wartości stanowią *skóry bydlęce surowe.* W ogólnej ilości przywozu skór stanowią one 81%, w ogólnej zaś wartości przywozu skór ogółem — 67%.

Skóry bydlęce surowe przywożone są do Polski z wielu krajów w różnych ilościach. Przedstawimy tu przywóz skór bydlęcych surowych według kierunków:

KRAJE	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	I półrocze		I półrocze	
	1937	1938	1937	1938
Ogółem	**9,668**	**11,881**	**18,177**	**19,422**
Argentyna	3,385	3,678	6,507	5,387
Kolumbia	1,326	1,068	3,364	2,943
Zw. Poł. Afryk.	1,548	1,669	2,689	2,833
Holandia	1,614	1,692	2,342	1,730
Brazylia	333	652	546	1,084
Belgia	690	746	1,189	1,009
Urugwaj	76	643	132	1,004
Czecho-Słowacja	107	536	316	970
Indie Bryt.	—	246	—	285
Szwecja	—	154	—	211
Austria	120	98	285	159
Niemcy	—	111	—	155
Złote Wybrzeże	17	73	32	149
Kuba	—	61	—	90
Rodezja	—	20	—	41
Palestyna	80	—	147	—
Guatemala	22	—	51	—
Anglia	27	—	38	—
Francja	17	—	24	—

UWAGA: Przywóz skór cielęcych z Austrii i Niemiec traktować należy łącznie, ze względu na przyłączenie Austrii do Rzeszy. W tym wypadku pod pozycją Niemcy figuruje przywóz z dawnej Austrii w mies. maju i czerwcu 1938 roku.

Głównym importerem surowych skór bydlęcych jest *Argentyna,* z której przychodzi 33% ogólnej ilości skór bydlęcych. W porównaniu do roku 1937 (I półrocze) przywóz ilościowo wzrósł, wartościowo zaś zmalał.

Przy analizowaniu zestawienia trzeba być bardzo ostrożnym w wyciąganiu wniosków z ilości i wartości przywożonych skór. Należy wziąć pod uwagę, że na ogólną wartość wpływa nie tylko zmiana cen, lecz również przywóz skór surowych w takiej lub innej obróbce. Mogą to być skóry surowe suche, mokrosolone, suchosolone; każdy z tych gatunków ma swoją cenę, a w rubryce skóry bydlęce umieszczono wszystkie gatunki ogółem. Uwaga ta odnosi się również i do innych gatunków skór.

Drugim z kolei importerem skór bydlęcych surowych jest *Kolumbia.* Przywóz skór z tego kraju zmalał w porównaniu z r. 1937 zarówno pod względem ilości, jak i wartości.

Związek Południowo - Afrykański, trzeci kolejny importer skór bydlęcych surowych wzmógł swój eksport do Polski pod względem ilości i wartości.

Naczelnym importerem omawianego artykułu spośród państw europejskich jest *Holandia,* przywóz z której pod względem ilościowym wzrósł, wartościowym poważnie zmalał.

Do następnych najważniejszych importerów należą *Brazylia, Belgia, Urugwaj i Czechosłowacja.* Import z tych wszystkich krajów wzrósł, z niektórych (Urugwaj, Czechosłowacja) nawet bardzo poważnie.

Interesujący jest podział przywozu bydlęcych skór surowych według importerów kontynentalnych i zamorskich. Oto zestawienie:

		Waga w tonach	Wartość w 1000 zł
rynek kontynentalny .	I półr. 1937	2575	4204
	„ 1938	3337	4234
rynek zamorski . . .	I półr. 1937	7093	13,973
	„ 1938	8544	15,188

Udział rynków kontynentalnych ilościowo wzrósł z 27% do 28% ogólnego przywozu skór bydlęcych, wartościowo zaś zmalał z 23% do 22%. Wniosek stąd taki, że przeciętna wartość 1 tony skór europejskich jest w ogóle niższa od tejże skór zamorskich, oraz, że nastąpiła zniżka przeciętnej wartości 1 tony skór europejskich z roku 1937 na 1938.

* * *

W grupie *skór surowych (suchych, mokro solonych, suchosolonych)* dość ważną pozycję stanowią *skóry końskie.* Przywożone są one z następujących:

KRAJE	Waga w tonach		Wartość w 1000 zł	
	I półrocze		I półrocze	
	1937	1938	1937	1938
Ogółem	**1,538**	**2,052**	**2,458**	**3,164**
Argentyna	1,105	1,647	1,973	2,776
Holandia	256	322	277	300
Francja	53	2	51	2
Austria	7	—	9	—

Z zestawienia widać, że prawie cały przywóz skór końskich surowych pochodzi z *Argentyny* (88% ogólnej wartości w I półroczu 1938 roku).

Przywóz innych skór surowych, przybywających do Polski w mniejszych ilościach według rynków przedstawia się następująco:

Cielęce — z Argentyny, Czechosłowacji i Austrii —

skóry surowe wapniowane, odwłosione — przeważnie z Francji, w małych ilościach z Holandii i Anglii.

* * *

Przechodzimy do *skór twardych wyprawionych*. Głównym artykułem są tu *skóry wyprawy mineralnej — kozie, koźle, baranie, vosschevreaux i inne, osobno nie wymienione*. Przywóz tych skór według rynków zakupu przedstawia się następująco:

KRAJE	Waga w tonach I półrocze 1937	Waga w tonach I półrocze 1938	Wartość w 1000 zł I półrocze 1937	Wartość w 1000 zł I półrocze 1938
Ogółem . . .	**124**	**118**	**3,218**	**3,262**
Anglia	50	80	1,291	2,157
Francja	16	12	492	397
Austria	21	11	622	307
Niemcy	4	9	97	265
Stany Zjedn. A. P. . . .	27	7	670	167
Czechosłowacja	0	4	17	126
Belgia	—	2	—	49

Głównym kontrahentem Polski w tym dziale przywozu jest *Anglia*, z której przywozimy prawie 70 proc. ogólnej ilości tych skór oraz prawie 70 proc. ich wartości. Przy tym zaznaczyć należy silny rozwój przywozu skór z Anglii, przy jednoczesnym zmniejszeniu przywozu z innych krajów, szczególnie ze Stanów Zjednoczonych. Przywóz z Niemiec i Austrii traktować należy łącznie ze względów podanych poprzednio.

Inne rodzaje skór wyprawionych przybywają do Polski w mniejszych ilościach. Podamy tu tylko główne źródła zakupu.

Skóry w słupcach i kruponach — pochodzą głównie z Austrii i Niemiec oraz Anglii, następnie z Czechosłowacji, Belgii i Holandii.

Skóry zamszowe — głównie z Belgii, następnie z Anglii, Francji, Szwecji, Niemiec, mniej z Czechosłowacji.

Skóry lakierowane, brązowane, srebrzone, złocone, malowane itp. — w największych ilościach — z Holandii i Stanów Zjednoczonych A. P., a następnie z Belgii, Niemiec, Austrii, Anglii.

Skóry ryb i płazów — przeważnie z Anglii, a następnie z Niemiec, Holandii.

B. P.

WIADOMOŚCI MORSKIE

DELEGACJA NASZEJ IZBY ZWIEDZIŁA C. O. P.

Na zaproszenie Pana Wicepremiera i Ministra Skarbu inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego wzięła udział w wycieczce dla zwiedzenia Centralnego Okręgu Przemysłowego, urządzonej w czasie od dnia 16 do 19 listopada br. delegacja naszej Izby w osobach pp.: Prezesa Izby Stanisława Tora oraz Dyrektora Izby mgr. Józefa Kawczyńskiego.

TYDZIEŃ PROPAGANDY KUPIECTWA I RZEMIOSŁA POLSKIEGO W GDYNI.

Podobnie, jak w latach poprzednich, urządzony zostanie staraniem Polskiego Związku Zachodniego — w czasie od dnia 4 do 12 grudnia br. „tydzień propagandy kupiectwa i rzemiosła polskiego“ w Gdyni.

Wymieniona impreza o charakterze społeczno- gospodarczym, ma na celu popularyzację polskiego kupiectwa i rzemiosła, co z uwagi na zwiększone zakupy w okresie przedświątecznym — posiada dla życia gospodarczego polskiego miasta portowego — szczególne znaczenie. Tydzień propagandowy kupiectwa i rzemiosła polskiego w Gdyni, prowadzony jest pod hasłem „swój do swego po swoje“.

DZIAŁALNOŚĆ GDYŃSKIEGO ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Dnia 24 listopada br. odbyło się w gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej walne zebranie Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej, któremu przewodniczył prezes Julian Rummel.

Jak wynika ze sprawozdań z działalności Związku, który był ósmym rokiem pracy organizacji, w minionym okresie prowadzona była ożywiona działalność w zakresie propagandy turystycznej polskiego wybrzeża w zapleczu. Działalność ta polegała na akcji odczytowej

oraz propagandzie radiowej i prasowej. W pracy swej Związek kładł główny nacisk na ożywienie masowego ruchu wycieczkowego. W celu skierowania turystyki zagranicznej do Gdyni i na wybrzeże, staraniem Związku ukazał się w międzynarodowym przewodniku turystycznym wychodzącym w Belgii — ilustrowany opis polskiego miasta portowego i wybrzeża nad Bałtykiem. Dla uzyskania danych porównawczych dla pracy propagandowej z terenu zagranicznego, delegaci Związku zapoznali się ze stanem kąpielisk w Belgii i Norwegii.

Według zebranych cyfr statystycznych, ruch turystyczno-letniskowy na polskim wybrzeżu w r. 1938 zamyka się ogólną liczbą 170.000 osób, nie obejmując przyjezdnych z zagranicy. Oznacza to zwiększenie i nasilenie ruchu tego o około 30% w stosunku do r. 1937.

W dyskusji nad sprawozdaniami Związku poruszono konieczność zwiększenia źródeł finansowych, któreby uaktywniły jego działalność, również kwestię centralizacji w zakresie ogólnej akcji propagandowo-turystycznej naszego wybrzeża oraz niezwykle ważną sprawę ożywienia wytwórczości pamiątek o charakterze regionalno-kaszubskim. Odnośnie ostatniej z poruszonych kwestyj, okazuje się bowiem, że w czasie sezonu turystyczno - letniskowego sprzedaje się na wybrzeżu za małymi wyjątkami pamiątki innych regionów Polski np. hafty i ciupagi zakopiańskie, kilimy huculskie itd., co dzieje się z powodu braku odnośnych wyrobów regionalnych kaszubskich. Walne zebranie wypowiedziało się również za koniecznością budowy większego hotelu o charakterze reprezentacyjnym, brak którego w Gdyni daje się już od dawna odczuwać.

Po udzieleniu absolutorium ustępującemu zarządowi, wybrano nowy, prawie w niezmienionym składzie z prezesem Julianem Rummlem na czele. Sekretariat Związku prowadzi w dalszym ciągu długoletni kierownik biura G. Z. P. T. — Józef Limbach. W skład zarządu Związku wchodzą także delegaci urzędów i szeregu instytucyj, w tej liczbie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU 1938 ROKU.

W miesiącu sprawozdawczym urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego przepracowały godzin 11.689 z zużyciem prądu 105.969 KWh i przeładowały 208.935 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 75,5%, w ubiegłym roku 110,1%, spadek zatem wynosi 19,6%.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU 1938 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *październiku* osiągnęły *825.042,5 ton* wobec 758.368,7 ton w miesiącu wrześniu br., 802.563,8 ton w mies. październiku 1937 r. oraz 721.087,6 ton w mies. październiku 1936 roku.

Obroty miesiąca sprawozdawczego wykazują 8,8%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br., 2,8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1937 r. oraz 14,4%-owy wzrost w porównaniu z mies. październikiem 1936 r.

Jak zawsze niemal od szeregu lat, druga połowa roku przynosi poważne wzmożenie się obrotów miesięcznych portu. W latach ubiegłych rekordy obrotów miesięcznych miały zawsze miejsce w drugiej połowie roku. Zjawisko to łączy się przede wszystkim z jesienną realizacją zbiorów rolniczych w kraju i związanego z nią wzmożonego eksportu płodów rolniczych. Podobnie dużą rolę odgrywa tu sezonowe ożywienie importu względnie eksportu wielu artykułów, jak np. śledzi, owoców, cukru, węgla itp.

W dotychczasowych obrotach miesięcznych 1938 roku miesiąc sprawozdawczy niewątpliwie zaliczony może być do dobrych. Po rekordowych wynikach w miesiącu lipcu br. (861.518,6 ton) miesiąc październik br., wykazujący niewielką różnicę in minus w liczbach absolutnych w wysokości 34.476,1 ton, jest drugim z rzędu co do wielkości miesiącem okresu: styczeń — październik br.

Ogólne wyniki przywozu i wywozu zamorskiego łącznie w okresie ostatnich dziesięciu miesięcy (styczeń — październik) br. *7.560.612,4 ton*, wykazują bardzo nieznaczny, gdyż zaledwie 1,7%-owy wzrost w porównaniu z danymi za ten sam okres czasu 1937 r. 7.434.902,6 ton). Tempo wzrostu obrotów zamorskich portu zmniejsza się przeszło dziesięciokrotnie w stosunku do 1936 roku. Tak np. wzrost obrotów portu w okresie styczeń—październik br. wyniósł w liczbach absolutnych 125.709,8 ton, podczas gdy w roku 1937 za ten sam okres czasu w porównaniu z 1936 rokiem osiągnął nader poważne wyniki w wysokości 1.162.127 ton (+ 18,5%).

Na uzyskanie ogólnych wyników miesiąca sprawozdawczego (825.042,5 ton) br. złożył się przywóz zamorski w wysokości 103.441,5 ton, oraz wywóz zamorski — 721.601 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (103.441,5 ton) wykazuje nieznaczny 1,8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. wrześniem br. (105.305,2 ton), poważniejszy, bo 10,4%-owy w stosunku do miesiąca października 1937 r. (115.428,6 ton) oraz 13,2%-owy spadek w porównaniu do miesiąca października 1936 r. (119.105,4 ton).

Przywóz zamorski miesiąca sprawozdawczego wykazuje więc spadek w porównaniu z poprzednimi okresami.

Nieznaczny spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. wrześniem br. spowodowały pozycje grupy hutniczej: rudy różne i wypałki pirytowe — 12.562 t. (19.759 t.) Poza rudami zmniejsza się przywóz surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: żużli Thomasa — brak w miesiącu październiku br. (7.851 ton w mies. wrześniu br.) Z pozycyj drobnicowych spadek wykazują: skóry — 2.543 t. (3.101 t.), wełna — 1.226 t. (1.518 t.), bawełna — 5.724 t. (8.221 t.), len, konopie, sisal i in. włókna roślinne — 17 t. (130 t.), szmaty — 1.010 t. (1.091 t.) oraz papa i tektura — 14 t. (26 t.) Z grupy metali i wyrobów z nich zmniejsza się przywóz: miedzi — 3.132 t. (3.999 t.), cyny — 245 t. (465 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 386 t. (627 t.)

O ile stosunkowo nieliczny jest szereg tych pozycyj, które wykazały spadek w miesiącu październiku br. w stosunku do ub. miesiąca września br., to znacznie większą ilość reprezentują tu pozycje wzrostu. One to przyczyniły się w głównej mierze do nieznacznego spadku importu w miesiącu sprawozdawczym br.

Najpierw wymienimy tu pozycje towarowe, wykazujące wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br., jak również i październikiem 1937 r. Należą tu przede wszystkim (w nawiasie pierwsza liczba oznacza mies. wrzesień br., a druga — miesiąc październik 1937 r.): owoce świeże — 1.679 t. (1.336 t. i 1.504 t.), konserwy owocowe — 67 t. (15 t. i 16 t.), orzechy i migdały — 219 t. (98 t. i 109 t.), herbata — 172 t. (97 t. i 132 t.), kakao — 902 t. (412 t. i 419 t.), korzenie — 189 t. (68 t. i 87 t.), żywica — 621 t. (372 t. i 582 t.), oleje — 499 t. (257 t. i 167 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 667 t. (405 t. i 529 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.933 t. (1.122 t. i 1.164 t.), napoje alkoholowe i inne — 162 t. (63 t. i 147 t.), siarka — 1.101 t. (94 t. i 564 t.), przetwory chemiczne — 424 t. (244 t. i 150 t.), odpadki wełny — 119 t. (97 t. i 32 t.), odpadki bawełny—226 t. (183 t. i 185 t.), przędza bawełniana — 309 t. (156 t. i 191 t.), juta — 1.454 t. (1.417 t. i 1.214 t.), kauczuk — 1.074 t. (764 t. i 504 t.), celuloza — 1.317 t. (925 t. i 105 t.), metale różne — 834 t. (750 t. i 67 t.), cynk — 31 t. (10 t. i 2 t.), wyroby żelazne i metalowe — 547 t. (334 t. i 170 t.) oraz maszyny, aparaty i części — 859 t. (649 t. i 557 t.)

Wzrost importu produktów kolonialnych ma charakter wybitnie sezonowy. O wzroście zapotrzebowania przemysłu chemicznego na importowane surowce świadczy poważny wzrost importu siarki, jednego z najbardziej podstawowych surowców przemysłu chemicznego, podobnie zresztą jak szeregu innych przetworów chemicznych. O postępującej industrializacji kraju dobrze świadczy wzrost importu maszyn, aparatów i części, jak również cynku, metali różnych i szeregu wyrobów żelaznych i metalowych.

Wymienimy teraz pozycje importu, wykazujące wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br. oraz spadek w stosunku do miesiąca października 1937 r. (w nawiasie pierwsza liczba oznacza dane za miesiąc wrzesień br., druga — m. październik 1937 r.): Należą tu przede wszystkim produkty i surowce roślinne: nasiona różne — 15 t. (3 t. i 22 t.), nasiona oleiste — 3.770 t. (1.777 t. i 4.963 t.), owoce suszone — 1.222 t. (871 t. i 1.280 t.), kawa — 273 t. (266 t. i 380 t.), tran — 388 t. (188 t. i 700 t.), tytoń — 255 t. (199 t. i 598 t.), farby — 154 t. (106 t. i 180 t.), garbniki — 919 t. (483 t. i 1.355 t.), fosforyty — 13.016 t. (5.954 t. i 16.420 t.), papier i makulatura — 1.756 t. (1.195 t. i 2.374 t.), żelazo surowe — 734 t. (48 t. i 972 t.), złom żelazny — 24.568 t. (23.288 t. i 36.589 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 134 t. (99 t. i 216 t.)

Nieznaczny wzrost wielu spośród powyższych pozycyj w stosunku do poprzedniego miesiąca września nie daje rzeczywistego obrazu zmian, zachodzących w miesięcznych obrotach importu. Zmiany te ilustruje dopiero porównanie do tegoż miesiąca ubiegłego roku. Na podkreślenie spadku importu wielu pozycyj towarowych zasługuje przede wszystkim poważną różnicę in minus wykazujący złom żelazny. W roku bieżącym nastąpiło już poważne załamanie się przywozu złomu żelaznego, wynoszące przeszło 40%. Zdobycie złomu w obecnej koniunkturze zbrojeniowej napotyka na świecie na coraz większe trudności. Mówią o tym wyraźnie statystyki zakupu złomu, zestawiane przez centralne organizacje hutnicze. Spadek przywozu nasion oleistych łączy się z zarządzeniami rządowymi. Pewne zastrzeżenia powinien budzić spadek przywozu żużli Thomasa i fosforytów.

Zmniejsza się import w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem oraz mies. październikiem 1937 r. następujących pozycyj towarowych: roślin i materiałów roślinnych — 94 t. (388 t. i 152 t.). śledzi świeżych — 1.179 t. (1.270 t. i 1.363 t.), pirytów — brak (2.609 t. i brak), smoły i smarów — 16 t. (86 t. i 50 t.), przędzy wełnianej — 3 t. (5 t. i 13 t.), bawełny — 5.724 t. (8.221 t. i 8.713 t.), lnu, konopi, sisalu i innych włókien roślinnych — 17 t. (130 t. i 92 t.), papy i tektury — 14 t. (26 t. i 259 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 386 t. (627 t. i 457 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek importu bawełny.

Import zamorski w miesiącu październiku br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiacem wrześniem br. ilustruje poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Październ. 1938 r.	Wrzesień 1938 r.	Październ. 1937 r.
Nasiona różne	15	3	22
nasiona oleiste	3.770	1.777	4.963
ryż surowy	53	—	24
owoce świeże	1.679	1.536	1.504
owoce suszone	1.222	871	1.280
konserwy owocowe	67	15	16
orzechy i migdały	219	98	109
kawa	273	266	380
herbata	172	97	132
kakao	902	412	419
korzenie	189	68	87
rośliny i materiały rośl.	94	388	152
żywica	621	372	582
śledzie świeże	1.179	1.270	1.363
śledzie solone	6.260	5.351	7.109
rudy różne i wyp. piryt.	12.562	19.759	11.437
piryty	—	2.609	—
oleje	499	257	167
smoła i smary	16	86	50
asfalt	10	2	223
tłuszcze i oleje rośl.	667	405	529
tłuszcze zwierz. sur.	1.933	1.122	1.164
tran	388	188	700
napoje alkohol. i inne	162	163	147
tytoń	255	199	598
siarka	1.101	94	564
przetwory chemiczne	424	244	150
farby	154	106	180
garbniki	919	483	1.355
fosforyty	13.016	5.954	16.420
żużle Thomasa	—	7.851	—
skóry	2.543	3.101	2.518
wełna	1.226	1.518	784
odpadki wełny	119	97	32
przędza wełniana	3	5	13
bawełna	5.724	8.221	8.713
odpadki bawełny	226	183	185
przędza bawełniana	309	156	191
len, konopie, sisal i in.	17	130	92
juta	1.454	1.417	1.214
szmaty	1.010	1.091	758
kauczuk	1.074	764	504
wyroby gumowe	96	62	164
papier i makulatura	1.756	1.195	2.374
papa i tektura	14	26	259
celuloza	1.517	925	105
żelazo surowe	734	48	982
metale różne	834	750	67
złom żelazny	24.568	23.288	36.589
miedź	3.132	3.999	971
cyna	245	465	159
cynk	31	10	2
wyr. żelazne i metal.	547	334	170
maszyny, aparaty i cz.	859	649	557
części wagonów i lokomotyw	134	99	216
samochody, motocykle i części	386	627	457
różne	6.063	4.209	5.534
Razem	103.441	105.305	115.429

W roku bieżącym (styczeń—październik br.) spadek wykazują przede wszystkim wspomniany już złom żelazny oraz ryż surowy, nasiona oleiste, tłuszcze zwierzęce, papier, wyroby metalowe oraz części wagonów i lokomotyw.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (721.601 t.) wykazuje 10,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br. (653.063,3 ton), 5.02%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1937 roku (687.137,2 ton) oraz 19,9%-owy wzrost w porównaniu do miesiąca października 1936 roku (601.982,2 ton).

Wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym spowodowały przede wszystkim pozycje, wykazujące wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br. oraz miesiącem październikiem 1937 roku (w nawiasie pierwsza liczba oznacza dane za m. wrzesień br. oraz druga — dane za m. październik 1937 r.): zboże — 9.372 t. (2.572 t. i brak), strączkowe — 561 t. (179 t. i 5 t.), nasiona i rośliny — 965 t. (326 t. i 506 t.), konserwy owocowe — 51 ton (12 t. i 3 t.), szynki i inne peklowane — 523 t. (129 t. i 320 t.), cement — 6.015 t. (3.482 t. i 871 t.), smoła i pak smołowy — 16 t. (brak i 3 t.), oleje i parafina — 33 t. (6 t. i brak), napoje alkoholowe — 40 t. (19 t. i 15 t.), makuchy — 1.807 t. (1.000 t. i 250 t.), salmiak — 97 t. (81 t. i 56 t.), saletra — 4.676 t. (1.796 t. i 1 t.), skóry — 493 t. (374 t. i 100 t.), bawełna i odpadki — 399 t. (351 t. i 76 t.), drewno tarte — 22.968 t. (19.097 t. i 13.435 t.), dykty i forniery — 1.679 t. (1.606 t. i 1.453 t.), celuloza — 968 t. (740 t. i 105 t.), żelazo surowe — 4.814 t. (2.159 t. i 972 t.), blacha żelazna i stalowa — 3.038 t. (1.063 t. i 1.817 t.), szyny kolejowe — 1.257 t. (1.202 t. i 965 t.) oraz blacha cynkowa — 1.101 t. (569 t. i 478 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu przede wszystkim poważny wzrost wywozu tarcicy i niektórych wyrobów z drzewa. Dobrze rozwija się również wywóz pewnych produktów roślinnych i zwierzęcych. Spośród produktów chemicznych szczególnie dobre rezultaty daje wywóz saletry. Z grupy żelaza nader poważny wzrost wywozu wykazują: żelazo surowe i blacha żelazna.

Poważną i liczną grupę stanowią pozycje towarowe, wykazujące wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br. oraz spadek w stosunku do miesiąca października 1937 roku. Należy tu przede wszystkim grupa wytworów mineralnych: węgiel kamienny — 514.862 t. (461.033 t. i 529.401 t.) i koks — 11.207 t. (4.615 t. i 25.208 t.) Poza grupą mineralną wzrósł wywóz: warzyw — 538 t. (263 t. i 1.339 t.), masła — 667 t. (554 t. i 723 t.), soli kuchennej i przemysłowej — 758 t. (429 t. i 960 t.), bali, słupów i kopalniaków — 10.983 t. (7.181 t. i 11.560 t.), mebli giętych — 370 t. (329 t. i 391 t.), papy i tektury — 130 t. (113 t. i 259 t.), wyrobów żelaznych i metalowych —

345 t. (339 t. i 490 t.), oraz rur żeliwnych i żelaznych — 2.729 t. (1.283 t. i 3.261 t.) Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny przeszło 50%-owy wzrost wywozu bali, słupów i kopalniaków w stosunku do ub. m. września oraz spadek w porównaniu z m. październikiem 1937 r. Spadek wywozu wytworów grupy mineralnej: węgla eksp. i koksu datuje się już od szeregu miesięcy, powodując poważne obniżenie się wywozu tych produktów w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy br. w stosunku do tego samego okresu czasu 1937 roku.

Stosunkowo nieliczny jest szereg tych pozycyj wywozu, które zmniejszyły się w mies. październiku br. w stosunku do ub. miesiąca września, jak również m. października 1937 r. i należą tu: ryż wyłuszczony — brak (128 t. i 41 t.), drób i ptactwo bite — 53 t. (121 t. i 245 t.), jaja — 1.163 t. (3.296 t. i 2.710 t.). konserwy warzyw — 320 t. (390 t. i 914 t.), cukier — 3.240 t. (4.773 t. i 4.502 t.), tkaniny — 273 t. (492 t. i 442 t.), metale różne — 1 t. (691 t. i 67 t.), naczynia emaliowane — 104 t. (154 t. i 244 t.) oraz cynk — 980 t. (1.041 t. i 2.716 t.) Pomimo dość poważnego spadku wywozu wielu spośród powyższych pozycyj na podkreślenie zasługuje fakt utrzymywania się wywozu wielu z nich w okresie: styczeń — październik br. na poziomie znacznie wyższym, aniżeli w roku ubiegłym. W roku bieżącym z pozycyj towarów masowych dobre rezultaty daje wywóz: węgla bunkrowego, bali, słupów i kopalniaków oraz tarcicy, załamaniu za to uległ wywóz węgla kamiennego i koksu.

Z produktów hodowlanych dobrze rozwija się wywóz jaj, masła i przetworów mięsnych. Poważnemu zwiększeniu uległ wywóz cukru.

Spośród produktów żelaznych utrzymuje się nadal na wysokim poziomie wywóz: żelaza handlowego i surowego oraz blachy żelaznej, zmniejsza się natomiast w roku bieżącym wywóz: wyrobów żelaznych, szyn kolejowych, naczyń emaliowanych oraz cynku.

Z produktów chemicznych uległ poważnemu załamaniu jeden z najpoważniejszych produktów, siarczan amonu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. wrześniem br., jak również październikiem 1937 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Październ. 1938 r.	Wrzesień 1938 r.	Październ. 1937 r.
Zboże	9.372	2.572	—
strączkowe	561	179	5
nasiona i rośliny	965	326	306
mąka	35	120	—
mąka pastewna	450	669	—
ryż wyłuszczony	—	128	41
mąka ryżowa	—	—	350
słód	606	957	—
ziemniaki	671	—	3.356
warzywa	538	263	1.339
konserwy owocowe	51	12	3
szynki i in. peklowane	523	129	320
bekony	1.646	2.036	2.152
drób i ptactwo bite	53	121	245
jaja	1.163	3.296	2.710
masło	667	554	725
cement	6.015	3.482	871
sól kuchenna i przem.	758	429	960
węgiel kam.	514.862	461.033	529.401
węgiel bunkrowy	91.085	91.530	56.105
koks	11.207	4.615	25.208
smoła i pak smołowy	16	—	3
oleje i parafina	33	6	—
tłuszcze zwierzęce	1	—	—
konserwy warzyw	320	390	914
przetwory mięsne	2.414	2.283	2.242
cukier	3.240	4.773	4.502
napoje alkoholowe	40	19	15
makuchy	1.807	1.000	250
melasa	—	10.480	—
wytłoki buraczane	51	—	—
przetwory chemiczne	107	171	88
soda	—	—	—
siarczan amonu	—	—	5.066
salmiak	97	81	56
karbid	103	73	6
biel cynkowa	562	636	542
mączka kostna	—	41	187
saletra	4.676	1.796	1
skóry	493	374	100
tkaniny	273	492	442
bawełna i odpadki	390	351	76
bale, słupy	10.983	7.181	11.560
drzewo tarte	22.968	19.097	13.435
wyroby z drzewa	1.629	3.293	554
klepki	65	175	15
dykty i forniery	1.679	1.606	1.453
meble gięte	370	329	391
wyroby koszykarskie	51	113	17
papier	249	533	656
papa i tektura	130	113	259
celuloza	968	740	105
żelazo surowe	4.814	2.159	972
żelazo handlowe	6.951	8.208	4.665
blacha żel. i stalowa	3.038	1.063	1.817
metale różne	1	691	67
wyroby żel. i met.	345	339	490
szyny kolejowe	1.257	1.202	965
rury żeliw. i żelazne	2.729	1.283	3.261
naczynia emaliowane	104	154	244
cynk	980	1.041	2.716
blacha cynkowa	1.101	569	478
różne	5.337	7.758	4.232
Razem	721.601	653.064	687.137

Ogólne wyniki wywozu zamorskiego w okresie: styczeń—październik br. (6.325.347,1 ton) wykazują nieznaczny 4.6%-owy wzrost w porównaniu z wywozem w tym samym okresie czasu 1937 roku (6.049.343,9 ton). Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wywozu w roku bieżącym, ilustruje to najlepiej porów-

nanie wywozu w analogicznym okresie czasu 1937 r. do 1936 r. (5.262.903,8 ton). W ubiegłym roku wzrost wywozu wyniósł 14,9%.

Jeszcze gorzej przedstawia się przywóz zamorski w okresie styczeń — październik br. (1.235.265,3 ton). Przywóz ten wykazuje poważny 10,8%-owy spadek w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (1.385.558,7 ton). W tym samym okresie czasu 1937 roku w porównaniu do 1936 roku (1.009.870,8 ton) przywóz wykazał poważny 37,2%-owy wzrost.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 612 (570) statków o pojemności 586.247 n. r. t. (582.474 n. r. t.) Wyszło zaś 614 (571) statków o pojemności 596.922 n. r. t. (574.494 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Niemcy — 4, Dania — 5, Norwegia — 6, Anglia — 7, Włochy — 8, Grecja — 9, Stany Zjedn. Am. P. — 10, Łotwa — 11, Estonia — 12, Holandia — 13, Jugosławia — 14, Litwa — 15, W. M. Gdańsk — 16, Panama — 17, oraz Islandia — 18.

Pierwsze trzy bandery pozostają bez zmian (Szwecja, Polska i Finlandia). Bandera niemiecka przesuwa się z 8 na 4 miejsce, bandera duńska z 4 na 5 miejsce, bandera norweska z 7 na 6 miejsce, b. angielska z 5 na 7 miejsce, b. włoska z 6 na 8 miejsce, b. grecka z 12 na 9 miejsce, Stany Zjedn. Am. P. z 9 na 10 miejsce, Łotwa bez zmian — 11 miejsce, Estonia z 10 na 12 miejsce, Holandia bez zmian na 13 miejscu, Jugosławia również bez zmian na 14 miejscu itd. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (20) państw. Na podkreślenie zasługuje ukazanie się dawno niewidzianej bandery litewskiej, która zajęła 15 miejsce.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu październiku br. wyniósł 957,9 n. r. t. (1.020 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 52 (47). Średni postój statków w porcie w m. październiku br. wyniósł 41,3 godzin (60,7 godzin).

Ruch statków w miesiącu październiku 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło ilość	Przyszło N.R.T.	Wyszło ilość	Wyszło N.R.T.
Polska	75	71.316	72	71.458
W. M. Gdańsk	3	1.340	2	980
Anglia	20	49.917	19	43.598
Dania	84	52.935	77	51.069
Estonia	27	17.839	28	18.730
Finlandia	59	63.895	56	60.646
Grecja	9	22.960	11	26.354
Holandia	27	10.810	27	11.735
Litwa	2	1.204	2	1.204
Łotwa	17	22.911	17	22.759
Islandia	1	676	1	676
Jugosławia	1	3.178	1	3.178
Panama	1	803	1	803
Niemcy	67	52.812	69	54.845
Norwegia	56	44.527	61	51.766
Stany Zjed. A. P.	8	25.080	7	21.918
Szwecja	141	101.904	148	107.853
Włochy	14	42.140	15	47.350
Razem	612	586.247	614	596.922

Ruch pasażerów jak zwykle w tym okresie czasu wykazuje nadal poważny spadek. Przyjechało bowiem w m. październiku br. 503 (834) osoby, w tym: z Anglii — 74 (108), Belgii — 29 (38), Danii — 115 (157), Finlandii — 3 (19), Francji — 3 (47), Holandii — 3 (15), Kanady — 22 (1), Litwy — 3, Niemiec — 4 (3), Norwegii — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 150 (335), Szwecji — 93 (30), oraz via W. M. Gdańsk — 1 (1).

Wyjechało zaś w m. październiku br. 2.040 (3.116) osób, w tym: do Anglii — 591 (690), Argentyny — 472 (502), Belgii — 22 (6), Brazylii — 11 (27), Danii — 21 (176), Francji — 233 (94), Holandii — 3, Kanady — 139 (328), Niemiec — 29 (2), Senegalu Franc. — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 510 (1.261 t.), Szwecji — 3 (14), Urugwaju — 3 (7), oraz via W. M. Gdańsk — 2 (2).

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

POSIEDZENIE KOMISJI PLANOWANIA REGIONALNEGO PÓŁNOCNYCH POWIATÓW POMORZA.

Dnia 15 listopada br. obradowała w lokalu naszej Izby pod przewodnictwem p. prezesa Stanisława Tora — Komisja planowania regionalnego północnych powiatów Pomorza. Posiedzenie to drugie z kolei w tym roku, poświęcone było omówieniu programu prac, organizacji oraz współpracy Komisji i Biura Planowania Regionalnego z władzami i instytucjami, zainteresowanymi w strukturalnym rozwoju obszaru północnej części województwa pomorskiego.

Referat o programie prac Biura Planowania wygłosił kierownik Biura inż. Malisz. W dłuższej dyskusji, jaka rozwinęła się następnie zabierali głos pp.: dyr Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, kierownik Centralnego Biura Planowania Malessa, Komisarz Rządu mgr Sokół, inż. Dziedziul, inż. Wdziękowski i inni.

Komisja uchwaliła szereg wniosków dotyczących współpracy Biura Planu Regionalne-

go z fachowcami delegowanymi przez poszczególne instytucje wzgl. samorządy gospodarcze i terytorialne, przy czym podkreślono konieczność uwzględniania opinij i wniosków, wysuwanych w kwestiach inwestycyjnych odnośnych zainteresowanych czynników.

POSZUKIWANI KANDYDACI NA KIEROWNIKÓW HURTOWNI SPOŻYWCZO- KOLONIALNYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, w porozumieniu ze Stowarzyszeniem Kupców Polskich w Warszawie komunikuje, że poszukiwani są kandydaci na kierowników kupieckich hurtowni spożywczo-kolonialnych.

Kandydaci przejdą specjalne przeszkolenie, trwające 10 miesięcy, a następnie zostaną przydzieleni do pracy w hurtowniach. Kandydaci w okresie praktyki otrzymają pokrycie kosztów utrzymania.

Wymagane kwalifikacje: ukończona szkoła handlowa, uregulowany stosunek do służby wojskowej i praktyka w branży spożywczo-kolonialnej, zdrowie i energia.

Podania wraz z odpowiednimi referencjami należy nadsyłać do Stowarzyszenia Kupców Polskich w Warszawie, Wydział Handlowy, ul. Zielna 50.

Przyjmowane będą tylko zgłoszenia pisemne.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W KRAJU I NA POMORZU.

Zbiory ziemniaków w Polsce wypadły na ogół nadspodziewanie źle, a w stosunku do roku ubiegłego w niektórych województwach jak n. p. na Pomorzu są one niższe o około 30 proc. Wiele gospodarstw wstrzymuje się z podażą zbóż właśnie dlatego, że nie dopisały zbiory ziemniaków.

Ta sytuacja w zakresie plonów oddziałała w sposób zdecydowany na poziom cen tak ziemniaków jadalnych, jak i sadzeniaków. Notowania giełdowe wykazują, że za 100 kg ziemniaków jadalnych w województwie lwowskim płacono przeciętnie w okresie sprawozdawczym zł 4,75 do 6,—, w kieleckim od 4,75—5,50, w warszawskim od zł 4,50 — 4,75, w poznańskim od 3,50 — 4,50, w Równem 4,50 — 5,50. Ceny giełdowe stoją jednak poniżej istotnego poziomu cen ziemniaków, które wykazują mocną tendencję zwyżkową.

Ziemniaki eksportowe, którymi prawie z reguły są sadzonki kwalifikowane, wykazują również tendencję mocną, mimo wielkich trudności w zbycie.

Do trudności tych należy zaprowadzenie we Francji kontyngentów oraz żądanie dostaw ziemniaków t. zw. selekcjonowanych, z tym, że władze francuskie uznają zaświadczenia na ziemniaki selekcjonowane głównie jednej izby rolniczej, a m. poznańskiej, przez co natrafia na przeszkody odbywający się dotychczas także w dość poważnej mierze eksport sadzeniaków tam dotąd z Pomorza. Wszystkie te okoliczności spowodowały, że eksport sadzeniaków jest minimalny i niewspółmiernie mniejszy w stosunku do lat ubiegłych.

Według notowań, ceny ziemniaków jadalnych, dostarczanych do piwnic są stosunkowo wysokie i wynoszą: w Warszawie zł 7,— za 100 kg, w Katowicach zł 6,50 do 7,50, w Poznaniu zł 6,—, w Toruniu zł 5,80 — 6,50, w Gdyni przeciętnie zł 7.

W SPRAWIE BRZMIENIA FIRM KUPCÓW REJESTROWYCH I OZNACZANIA PRZEDSIĘBIORSTW NA ZEWNĄTRZ.

W poszczególnych miejscowościach przystąpiono obecnie do ścisłej kontroli brzmienia firmy, przede wszystkim na szyldach. Akcja ta opiera się na wprowadzonym w życie w r. 1937 prawie przemysłowym (art. 33 i 35) oraz na kodeksie handlowym, który w art. 27 do 31 zawiera przepisy odnośnie brzmienia firmy kupca rejestrowego. Firma jest nazwą pod którą kupiec rejestrowy prowadzi swe przedsiębiorstwo, pod którą pozywa i może być pozywany. Zasadniczo winna się składać u kupca jednoosobowego: z jego całego nazwiska i przynajmniej pierwszej litery imienia. Przy spółkach jawnych winna firma zawierać nazwiska wszystkich wspólników, a przynajmniej nazwisko i pierwszą literę imienia jednego lub kilku wspólników z dodatkiem wskazującym na spółkę. Podobnie winno być przy spółce komandytowej, przy której jednak nie wolno umieszczać nazwisk komandytorów.

Przy spółkach natomiast akcyjnych lub z ograniczoną odpowiedzialnością, nazwa może być obrana dowolnie, musi jednak towarzyszyć jej dodatek: spółka akcyjna, ewentualnie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

O ile powyżej podane przepisy nie wzbudzały specjalnych trudności w zastosowaniu ich w praktyce, o tyle art. 31 K. H. nasuwa wiele wątpliwości. Według tego bowiem artykułu firma może zawierać także dodatki mające na celu bliższe oznaczenie osoby kupca lub przedsiębiorstwa. Niedopuszczalne jednak są dodatki, któreby mogły wprowadzić w błąd. Zasadniczo więc dodatki takie jak: „Ara“, „Bałtyk“, stanowiące godła, lub skróty, utworzone z pierwszych liter nazwiska właścicieli firm jak „Braza“ (Bracia Zawadzcy) są dopuszczalne ponieważ zasady prawdziwości firmy nie naruszają.

Niedopuszczalny natomiast będzie dodatek „Bracia Zawadzcy“, gdyby pokrewieństwo w nim wskazane nie odpowiadało prawdzie, określenie „fabryka“ na oznaczenie małego warsztatu rzemieślniczego lub umieszczenie w nazwie firmy dodatków określajacych jakość wyrobów, gdyby wytwory tej firmy nie

odpowiadały określeniu zawartemu w takim dodatku.

Nie jest więc dopuszczalne oznaczenie na zewnątrz przedsiębiorstwa (na szyldzie) przez umieszczenie tylko części oznaczenia przewidzianego prawem przemysłowym lub przez umieszczenie tylko dozwolonego dodatku, jak n. p. samego „godła" względnie specjalnego określenia towaru względnie wyrobu.

Prawo przemysłowe w art. 33 nakazuje oznaczenie w odpowiedni sposób prowadzonego przemysłu na zewnątrz, t. zn. należy uwidocznić dokładnie i czytelnie imię i nazwisko lub firmę przemysłowca oraz rodzaj prowadzonego przemysłu i to w sposób wykluczający wszelką wątpliwość, czy chodzi o przemysł wytwórczy, handlowy czy usługowy. — Oczywiście dane powyższe muszą się zgadzać z brzmieniem w rejestrze handlowym. To samo odnosi się do ogłoszeń, cenników i tym podobnych publikacyj przemysłowca, tyczących się jego przedsiębiorstwa.

Ponieważ art. 33 prawa przemysłowego nakazuje zewnętrznie oznaczać przedsiębiorstwo dokładnie i czytelnie, przeto wielkość liter w zewnętrznym oznaczeniu (szyldów) powinna być tego rodzaju, aby odczytanie całości oznaczenia nie przedstawiało trudności.

W wypadku zastosowania w zewnętrznym oznaczeniu liter rozmaitej wielkości, stosunek tych wielkości nie może naruszać zasady czytelności i całości oznaczenia (należy dążyć do nieprzekraczania stosunku 1 do 3). Użycie do zewnętrznego oznaczenia szyldów świateł neonowych lub substancyj świecących zarówno co do całości oznaczeń jak i części ich jest dopuszczalne, o ile na skutek tego dobra widoczność i czytelność całości oznaczenia zwłaszcza w godzinach wieczornych — nie zostanie naruszona.

Przepisów art. 33 i 35 prawa przemysłowego można nie zastosowywać do reklam, o ile reklamy te nie są zarazem zewnętrznym oznaczeniem przedsiębiorstwa (szyldem), a mają na celu jedynie reklamę firmy, pewnych towarów lub wytworów. Reklamy takie mogą zawierać n. p. tylko „godło" firmy.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni na żądanie władz wydała następujące orzeczenie o przyjętych zwyczajach w określaniu przedsiębiorstw:

Prawo zwyczajowe ujmuje szerzej aniżeli przepisy kodeksu handlowego pojęcie nazwy przedsiębiorstwa kupca i odróżnia od „dodatków", jako przywileju kupca rejestrowego, t. zw. „określenia (Geschäftsbezeichnung), których używa obok swego nazwiska kupiec nierejestrowy w celu podania do wiadomości również branży swego przedsiębiorstwa, wychodząc słusznie z tego założenia, że nazwę przedsiębiorstwa (Etablissementsname) należy odróżnić od firmy przedsiębiorstwa. Takie też stanowisko zajmuje Staub w komentarzu do niemieckiego kodeksu handlowego (uwaga 6 do § 17 i uwaga 23 ustęp ostatni do § 4 Wydanie XI), którego przepisy w tej materii są analogiczne do przepisów polskiego kodeksu handlowego. A zatem wolno kupcowi nierejestrowemu używać nazwy dla swego przedsiębiorstwa w brzmieniu jak np. „M. Kowalski, wędliniarnia", skoro on sprzedaje wędliny albo „J. Tomaszewski, skład sukna bielskiego", o ile rzeczywiście ma na składzie wyroby bielskie i t. p.

Dalej prawo zwyczajowe oprócz wyżej wspomnianych określeń branży przedsiębiorstwa kupca nierejestrowego, dopuszcza również dla niektórych gałęzi handlu używanie obok określenia branży, jeszcze pewne specyficzne wyrażenia ogólnie przyjęte. Do tych należą przyjętym zwyczajem następujące gałęzie handlu, drogerie, apteki, hotele, restauracje i lokale rozrywkowe (kina, teatry, cyrki), które używają nazwy jak n. p. „J. Buczyński — Drogeria — Bałtyk", albo „Alchemia" albo „Syrena" i t. p. „J. Stenzel — Apteka Pod Koroną" albo pod „Łabędziem" i t. p. „K. Krukowski — Hotel Polska Riwiera", albo „Centralny", albo „Dworcowy" i t. p. „W. Mikołajczyk — Kino Gryf", albo „Teatr Wielki" albo „Cyrk Medrano" i t. p.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

HANDEL ZAGRANICZNY PAŃSTW BAŁTYCKICH I FENNO–SKANDYNAWSKICH W PIERWSZYCH TRZECH KWARTAŁACH 1938 ROKU

Przyzwyczajono się uważać wysokość bilansu handlowego a zwłaszcza jego saldo dodatnie, za jeden z najważniejszych mierników aktywności badanego kraju. O wiele jednak dokładniejszym sprawdzianem, umożliwiającym porównanie skali międzynarodowej, jest stosunek wysokości obrotów z zagranicą do ilości mieszkańców. Stały wzrost tego miernika jest wskaźnikiem, jak wykazało doświadczenie, prężności gospodarczej kraju, sygnalizatorem koniunktury. Zwiększa się bowiem wtedy konsumpcja artykułów sprowadzanych z zagranicy, towarzyszy temu zwiększony import surowców potrzebnych do produkcji, rośnie eksport artykułów gotowych. Nawet państwa t. zw. autarchistyczne w „dobrych czasach" sprowadzają jak najwięcej z zagranicy i tym tylko się różnią od liberalnych, że obok

dbałości o ulokowanie równowartości eksportu za granicą, ograniczają import do artykułów najpotrzebniejszych.

Poniższa tabela daje zestawienie bilansów handlowych państw basenu morza bałtyckiego według kolejności „natężenia" obrotów na głowę ludności. Uwzględniono też i Polskę, która należy także do państw nadbałtyckich. Dla porównania umieszczono obroty z roku ubiegłego. Tabela obejmuje czas od 1 stycznia do 31 września 1938 roku.

PAŃSTWO	Obrót ogólny w 1000 zł		Obrót zagran. na 1 mieszk. w zł	
	1938	1937	1938	1937
Polska . . .	1823	1797	52,89	52,35
Dania . . .	2650	2688	716	727
Norwegia . .	1830	1964	631	677,4
Szwecja . .	3665	3837	581	609
Finlandia . .	1334	1469	370	408
Estonia . . .	208	206	189	187
Łotwa . . .	297	317	148	158
Litwa . . .	264	236	105	94
Ogółem:	12064	12495	213	223
ogółem bez Polski .	10241	10698	457	484

Zestawienie powyższe wykazuje, iż basen morza Bałtyckiego odgrywa w gospodarce światowej dużą rolę ze swymi obrotami, wynoszącymi przeszło 12 miliardów zł w ciągu trzech kwartałów i z dużą przeciętną obrotów na głowę ludności (około 460 zł bez Polski), gdy obroty takich Niemiec wynoszą w równorzędnym okresie ok. 259 zł na głowę.

Oceniając ogólną sytuację gospodarczą stwierdzić trzeba, iż niekorzystnym objawem jest zaobserwowany prawie wszędzie, z wyjątkiem Polski, Litwy i Estonii — spadek obrotów przeciętnie o 5 proc. Dowodzi to, że omawiane kraje zaczynają schodzić ze szczytu swej ekspansji, z przyczyn częściowo od nich niezależnych, bo wskutek dekoniunktury na rynku światowym. Przyczyną tego zjawiska ciekawego jest nie tyle spadek wagi czy ilości wymienionych towarów, ile powolny spadek ceny, jaki zaobserwować można od wiosny roku sprawozdawczego.

Spadek ten odczuły przede wszystkim państwa przemysłowe, a więc Dania i inne skandynawskie, posiadające mniej surowców i płodów rolniczych. Tłumaczy się to częściowo prawem ruchu cen przy koniunkturze: najpierw spadają ceny wytworów gotowych, a dopiero później surowców. Trzy tylko kraje: Polska, Litwa i Estonia zdołały zwiększyć swe obroty, co przypisać trzeba skutecznej akcji gospodarczej, mającej na celu przedłużenie obrotu koniunktury drogą inwestycyj przemysłowych.

Od 1 I — 1 X 38 w 1000 jedn. kraj.	Przywóz		Wywóz		Saldo	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Polska . . .	984	929	838	867	—146	— 62
Dania . .	1 205	1 260	1 161	1 140	— 43	—119
Norwegia . .	886	960	554	586	—332	—374
Szwecja . . .	1 480	1 542	1 339	1 410	—141	—132
Finlandia . .	6 637	6 686	6 000	6 670	—307	— 16
Estonia . .	83	82	75,6	74,7	— 7,4	— 7,3
Łotwa . . .	167	169	158	179	— 9	— 10
Litwa . . .	164	175	155	148	+ 9	— 27

Jak z tego wynika tylko Litwie udało się powiększyć saldo dodatnie, gdy tymczasem w innych krajach od zeszłego roku zaczęło występować saldo ujemne. Nie tyle przy tym wzrósł import, ile spadł eksport. Mimo to Danii i Litwie udało się eksport zwiększyć. Najboleśniej odczuła za to spadek wywozu Szwecja, Finlandia, mniej Polska. Trzeba jednak zaznaczyć, iż jeszcze na wiosnę nic nie wskazywało na to, iż obroty zagraniczne skurczą się do tego stopnia. Najwięcej uległy zmniejszeniu: eksport artykułów spożywczych z Danii, wywóz drzewa z Finlandii, Estonii i Łotwy. Tak samo i zboża wywieziono mniej, niż się przed żniwami spodziewano.

Przypuszczać należy, iż koniec roku przyniesie pewne zmiany na lepsze i powstrzyma spadek obrotów, co jednak w świetle dotychczasowych raportów wygląda niezbyt pocieszająco. Z drugiej strony pewnym sygnałem polepszenia jest osłabienie rygorów dewizowych w Danii i Łotwie (odwrotnie w Polsce), oraz usprawnienie procedury przywozowej w szeregu państw bałtyckich, jak i powołanie w nich do życia specjalnych organów do forsowania eksportu. Dodatnim też objawem jest zacieśnianie się węzłów gospodarczych między państwami sąsiadującymi, w czym dużą rolę odegrała i Polska. Wyrazem tego jest szereg traktatów handlowych między Polską a Łotwą, Polską a Estonią, próba uregulowania współżycia z Litwą, traktat szwedzko-łotewski itd.

PROPAGANDA FINLANDII W GDYNI.

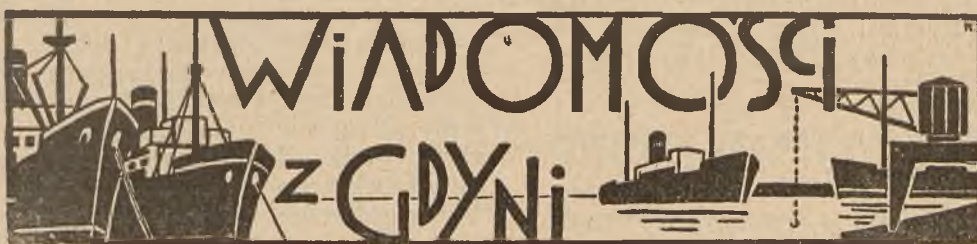
Z inicjatywy i staraniem Konsulatu Finlandii urządzony został dnia 13 listopada br. propagandowy poranek fiński w Gdyni.

Na program imprezy, która odbyła się w sali kina „Polonia", złożyło się odegranie fińskiego hymnu narodowego przez orkiestrę Marynarki Wojennej, referat o Finlandii wygłoszony przez Konsula fińskiego dr. Darskiego oraz wyświetlenie filmu propagandowego pt. „Finlandia w r. 1937".

Jak wynika z referatu, Finlandia, ta typowa kraina jezior, lasów i skał, posiada obszar równy obszarowi Polski. Pod względem narodowościowym jest to kraj jednolity, gdyż Finowie stanowią 89% ogółu ludności; 98% ludności jest wyznania protestanckiego, analfabetów jest zaledwie około 1%. Jeśli chodzi o charakterystykę kraju, około 60% obszaru

stanowią lasy, około 30% stanowią jeziora i rzeki, podczas gdy około 9% stanowi ziemia orna. Ze względu na ubóstwo ziemi ornej, wysoko postawiona jest gospodarka hodowlana, drzewna i rybna. Przemysł reprezentowany jest przez fabryki celulozy, zapałek, tartaki i papiernie, również rozwija się przemysł metalurgiczny, oparty o przywóz surowców, przemysł tekstylny oparty na surowcach krajowych, również przemysł budowy statków. Należy nadmienić, że flota handlowa Finlandii wynosi ponad *600.000 BRT*, jest więc trzykrotnie większa od floty handlowej Polski.

Propagandowa impreza fińska świadczy o rosnącym zainteresowaniu sprawami bałtycko-skandynawskimi wśród społeczeństwa polskiego w Gdyni, której ruchu portowym bandera fińska pojawia się dość często.



BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA GDYNIA-AUSTRALIA.

W czasie od dnia 17 do 20 grudnia br. będzie ładował w Gdyni do portów Australii: Adelaide, Melbourne, Sydney, Newcastle i Brisbane s/s „Asphalion“, należący do Blue Funnel Line w Liverpoolu.

Na statek ten towar przyjmowany jest po stawkach bezpośrednich. Adres do przesyłek towarów, które mają odejść tym statkiem brzmi: Gdynia — Port, Dworzec Morski, Maklerem i agentem s/s „Asphalion“ jest Polska Agencja Morska (PAM) w Gdyni, staraniem której utrzymywana jest od dwóch lat prawie regularna linia, łącząca Gdynię z portami australijskimi.

LITWA POWIĘKSZA SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Według doniesień litewskiego czasopisma gospodarczego „Prekyba“, towarzystwo żeglugowe Lietuvos Baltijos Lloydas z Kłajpedy zakupiło ostatnio w Norwegii używany statek frachtowy, który otrzymał nazwę „Panevezys“. Wymiary nowonabytej jednostki są następujące: długość 236,9 stóp, szerokość 40 stóp, zanurzenie 17,3 stóp. Statek zbudowany został w r. 1924 w Oslo, posiada 1607 BRT i 933 NRT, siła maszyn wynosi 168 HP.

s/s „Panevezys“ jest większym od s/s „Kaunas“ czyli największą jednostką litewskiej marynarki handlowej. Wymieniony statek przybędzie do Kłajpedy w połowie grudnia br.

ROZBUDOWA PORTU W RYDZE.

W ramach będącej obecnie w toku rozbudowy portu w Rydze, najbardziej palącą potrzebą jest urządzenie portu węglowego. Przy ogólnym obrocie towarowym, wynoszącym po stronie przywozu 1.246.664 ton (w r. 1937/38), węgiel, koks i brykiety stanowiły niemal połowę, tj. 585.000 t. Wyładowanie frachtowców węglowych odbywa się chwilowo w różnych miejscach portu przy pomocy pracy ręcznej. Obecnie rozbudowuje się jeden z basenów bocznych w pobliżu portu eksportowego (koło wyspy Vejzakusala) na cele portu węglowego, w którego obrębie skomasuje się całkowicie wyładunek i składowanie węgla. Na składowanie przewiduje się obszar 65.000 m². Nowy basen będzie wyposażony we wszelkie nieodzowne urządzenia mechaniczne, co przyśpieszy wyładowywanie statków. Przez budowę nowego basenu powiększy się również port eksportowy, który w swej części nowowybudowanej otrzyma dwa elektryczne dźwigi portalowe.

INWESTYCJE W PORCIE KŁAJPEDY.

Jak donosiła w swym okólniku Konferencja Bałtycka, poczyniono w Kłajpedzie szereg inwestycyj takich, jak wydłużenie mola północnego i połączenie go z molem przy urzędzie celnym aż do zbiorników naftowych. Nowe inwestycje jednak niezupełnie odpowiadają oczekiwaniom: Okazało się bowiem, że przy wiatrach północno-zachodnich i zachodnich, najczęściej panujących,wzmogło się falowanie do tego stopnia, że nawet większe jednostki przy silniejszym wietrze nie mogą przebywać przy nadbrzeżu. W połowie października np. kilka statków musiało przerwać ładowanie i przez 2—3 dni przebywać na redzie. Zanotowano też kilka wypadków zerwania lin, nawet stalowych.

ULGI DLA STATKÓW ZAGRAN. W PORTACH ŁOTEWSKICH.

Stosownie do świeżo wydanego zarządzenia władz łotewskich, minister skarbu został upoważniony do zwolnienia w wypadkach wyjątkowych, obcych frachtowców, które zawijają do kilku portów Łotwy, całkowicie lub częściowo od opłat portowych. Statki takie będą również zwolnione od opłat pilotażu.

TURYSTYKA BAŁTYCKA NA NIEMIECKICH STATKACH.

Na jesiennych obradach tow. Seedienst Ostpreussen uchwalono zainstalowanie dodatkowego statku dla obsługi linii turystycznej na trasie Świnioujście — Sopoty — Piława, w celu odciążenia żeglugi regularnej. Według sprawozdania przewieziono w roku 1938 — 143.530 osób, z tego około 25.000 cudzoziemców. Od chwili założenia przewieziono ogółem 1.651.549 osób. W roku 1940 przewiduje się przedłużenie linii do Finlandii, celem wyzyskania zwiększonego ruchu z okazji Olimpiady w Helsinkach.

ZMNIEJSZENIE SIĘ TONAŻU UWIĄZANEGO W NORWEGII.

Na 1 marca było w Norwegii uwiązanych 59 statków pojemności 77 tys. dw. W ciągu lata uwiązany tonaż wzrósł do 232,7 tys. ton na 1 czerwca i do 502,3 tys. ton na 1 września. Od tego czasu natomiast następuje zmniejszenie. I tak na 1 października tonaż uwiązany wynosił już 467 tys. ton, a na 1 listopada tylko 244 tys. ton, w tym 10 tankowców pojemności 98 tys. ton.

NORWESKIE ZAMÓWIENIA STATKÓW W DANII.

W ostatnich dniach Norwegia zamówiła na stoczni duńskiej „Burmaister & Wain" cały szereg statków. Mianowicie trzech armatorów zamówiło 6 statków motorowych, w tym największy liczy 14.600 ton a inne po 8 do 9 tys. ton. — W ten sposób kopenhaska stocznia ma zatrudnienie na cały rok 1939 i na większą część 1940 r., gdyż 5 statków ma być wykończonych w 1940 r. a szósty w 1941 r. Stocznia zatrudnia obecnie 7,5 tys. osób.

WYRÓWNANY BUDŻET PORTU W KOPENHADZE NA R. 1939.

Preliminarz budżetowy portu kopenhaskiego na r. 1939 w kwocie 4,6 mil. koron duńskich jest całkowicie wyrównany. Po stronie przychodów preliminuje się wpływy z ruchu statków w kwocie 1,0 mil. kor., z ruchu towarowego 2 mil. kor., a z opłat składowych i innych źródeł przychodu 1,2 mil. kor. Kapitał Towarzystwa Portowego preliminuje się na koniec r. 1939 w sumie przeszło 36,5 mil. kor., a rezerwy w sumie przeszło 50 mil. kor. Rezerwy będą się składały przypuszczalnie m. in. z funduszu rezerwowego w sumie 14,5 mil. kor., funduszu na wydatki nadzwyczajne — 14,5 mil. kor. oraz funduszu emerytalnego — 2,7 mil. kor.

ARMATORZY DUŃSCY PRZECIW 8-GODZINNEMU DNIU PRACY.

Według doniesień ang. czasopisma „Fairplay", rząd duński, stosując się do uchwał Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie, zamierza wydać ustawę w sprawie skrócenia dnia pracy na statkach duńskich do 8 godzin, ograniczenia nadgodzin i zwiększenia skali utrzymania. W związku z tym na ostatnim zebraniu armatorów w dniu 17 XI podniesiono energiczny protest, zaznaczając, że już dotychczasowe warunki pracy na statkach duńskich stoją na wysokim poziomie. Wprowadzenie postanowień tych, zdaniem armatorów, zwiększy koszty eksploatacji, a tym samym zmniejszy konkurencyjność bandery duńskiej. Przypuszczają oni, że odbije się to zwłaszcza na żegludze trampowej, w której ograniczenie ilości nadgodzin oraz wysokość dopłat za nie, odgrywają dużą rolę zwłaszcza przy time-charterach. Podkreślano przy tym, iż uchwały Międzynarodowego Biura Pracy muszą być ratyfikowane przez poszczególne państwa. Dania nie powinna tego czynić prędzej, póki nie zgodzą się na to państwa przodujące w żegludze, jak Anglia, która jest przeciwna planowi Międzynarodowego Biura Pracy.

FRANCJA ZWIĘKSZA SUBSYDIA DLA ŻEGLUGI.

W roku bieżącym uchwalono szereg ustaw mających za zadanie udzielenie pomocy marynarce krajowej przez subwencjonowanie linij okrętowych, kabotażu, rybołówstwa, przewozów węgla i ropy. Na początku maja br. wydano osiem dekretów, z których sześć przewiduje bezpośrednią i pośrednią pomoc dla żeglugi, gdy siódmy omawia sprawę urządzania stref wolnych dla zwiększenia ruchu w portach, a przez to i zatrudnienia statków. Jedynie ostatnie rozporządzenie, mające za zadanie przyjście z pomocą budownictwu okrętowemu, jest dla żeglugi niekorzystne, ponieważ nakazuje przeprowadzanie reperacji w stoczniach krajowych. Najważniejszym jest rozporządzenie o przedłużeniu na dalsze dwa lata ustawy o subwencjonowaniu t. zw. żeglugi wolnej, obejmującej armatorów linij niesubwencjonowanych. Podwyższono przy tym dopłaty i rozciągnięto je na przewóz węgla i ropy.

Pomocy udzielać się będzie statkom powyżej 250 BRT, które nie należą do linij subwencjonowanych, ani też nie otrzymują premii za połowy. Prawo do dodatku mają wszystkie statki francuskie, które spełnią pewne minimalne warunki, np. statki o szybkości do 9 węzłów — muszą zrobić dziennie 30 mil morskich, przy 14 węzłach — 90 mil morskich itd.

Przewidziano też specjalne dodatki za rejsy w pewnych kierunkach. Kabotaż np. otrzymuje 500% stawki zasadniczej, przy czym wysokość stopy procentowej jest tym większa, im większą szybkością statek rozporządza. Przykładowo można podać, że statek o 5.000 BRT za rejs do La Plata i z powrotem otrzymywałby dodatku 1.020 fr. dziennie przy szyb-

kości do 14 węzłów, przy 17 węzłach otrzymywałby już 3.100 fr. dziennie. Ma to na celu zachęcenie armatorów do budowania tonażu szybkiego i nowoczesnego, by tym samym zwiększyć konkurencyjność floty francuskiej.

ZNOWU ZAWIESZENIE ŻEGLUGI NA LINII PALESTYŃSKIEJ.

Po częściowym zawieszeniu żeglugi między Italią a Palestyną przez armatorów włoskich oraz po chwilowym wycofaniu s/s „Polonia" z linii Constanza—Jaffa—Haifa przez Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe, również ostatnio „Lloyd Jugosłowiański" zawiesił na okres zimowy rejsy swego statku „Princessa Olga" na trasie Triest — Haifa. Statek ten utrzymywał dotychczas komunikację między wymienionymi portami co 2 tygodnie.

Powyższe wypadki zawieszenia żeglugi przez regularne linie: włoską. polską i jugosłowiańską. wiążą się z poważnym zmniejszeniem ruchu pasażerskiego do Palestyny, który spadł do minimum.

JAPOŃSKO-SKANDYNAWSKIE POROZUMIENIE ŻEGLUGOWE.

Jak donosi „Scandinavian Shipping Gazette". po prawie rocznych negocjacjach nastąpiło porozumienie między skandynawskimi i japońskimi armatorami w sprawie utrzymywania komunikacji żeglugowej między Japonią a Danią, Szwecją i Norwegią. Statki tow. Nippon Yusen Kaisa, zajmujące się przewozami między Europą a Japonią, zawijać będą niedługo bezpośrednio do portów skandynawskich. Z drugiej strony East Asiatic Company, W. Wilhelmsen i Swedish East Asiatic Compapany będą maklerami linii japońskiej. kierującymi cargo już to bezpośrednio do Japonii, już to z przeładunkiem na statki japońskie w Anglii lub na kontynencie.

NIEZMIENIONE STAWKI PASAŻERSKIE NA ATLANTYKU.

Na zakończenie obrad Północno-Atlantyckiej konferencji pasażerskiej w Londynie, uchwalono pozostawić na dawnym poziomie excursion rates w nadchodzącym sezonie. Dotyczy to przejazdów w klasie turystycznej i III w roku 1939, w czasie od 3 IV do 23 IV i od 26 VI do 23 VII. Ważność obejmuje więc w Ameryce 28 dni. Pasażerowie, którzyby wracali z Ameryki podczas tamtejszego sezonu letniego (22 V — 23 VII) płacić mają różnicę między połową powrotnej excursion rate i połową podróży podczas sezonu letniego. Excursion rate oznacza oszczędność do 12 £ w klasie turystycznej i 7 £ w klasie III, na statkach pierwszej kategorii.

STANY ZJEDNOCZONE JAWNIE SUBSYDIUJĄ SWĄ ŻEGLUGĘ.

Wice-przewodniczący Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych Tomasz M. Woodward wygłosił przez radio w dniu 31 października br. exposee, którego wyjątki poniżej przytaczamy. Jest ono o tyle znamienne, iż wytycza drogi nowej polityki morskiej Stanów, które zdaniem mówcy winny na morzu znowu zająć właściwe sobie miejsce wśród żeglugi świata. To właśnie było zadaniem pracy komisji morskiej, która miała opracować plan rozbudowy floty, odpowiadającej potrzebom wojennym i pokojowym U. S. A. Studia przygotowawcze wykazały, iż większość towarzystw żeglugowych nie stała na poziomie oraz nie dysponowała należytymi funduszami, z których mogłaby pokryć koszt budowy nowych statków. Dotychczasowe subsydia w formie opłat za przewóz poczty, zdaniem mówcy, nie wystarczyły, tak iż prezydent Roosvelt zdecydował się nazwać rzecz po imieniu i już t. zw. Marchant Marine Act z 1936 r. przewiduje wprost udzielanie subsydiów na budowę i eksploatację statków.

Zadaniem subwencji na budowę ma być wyrównanie różnicy, jaką winniby zapłacić armatorzy za budowę statków w droższych stoczniach amerykańskich, w porównaniu z zagranicznymi. Subsydia natomiast operacyjne mają umożliwić konkurencję ze statkami zagranicznymi, operującymi niższymi kosztami robocizny i eksploatacji. Według planu Komisji sześć wielkich towarzystw. mających 39 statków, otrzymywać będzie subsydia długoterminowe w wysokości 9.000.000 $ rocznie. Dalszych siedem z 83 statkami, otrzymywać będzie 4½ mil. $ rocznie, pod warunkiem budowy nowych jednostek w oznaczonym czasokresie. Zanim armator otrzyma subwencję, musi wykazać Komisji sumy, jakie traci, by móc konkurować na równej stopie z innymi.

Komisja przystąpiła również do budowy statków na własny rachunek z tym, że sprzedawać je będzie lub charterować armatorom prywatnym. Z drugiej jednak strony mówca zastrzegł się, iż wszelkie kombinacje właścicieli stoczni, mające na celu wykorzystanie koniunktury, zostaną sparaliżowane. W końcu wykazał na przykładzie Linii Dollar. którą Komisja uratowała przed bankructwem. jak wielką rolę odgrywa marynarka handlowa w życiu gospodarczym.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

ZMIANA KONTYNGENTÓW UMOWNYCH NA AUTONOMICZNE.

W związku z uruchomieniem kontyngentów autonomicznych na okres kontyngentowy listopad — grudzień 1938 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyraziło zgodę na możliwość dokonania zmiany kontyngentu umownego na autonomiczny, gdy odnośny artykuł. przewi-

dziany dla kontyngentów autonomicznych, został w nich nieuwzględniony (wykaz artykułów, pominiętych w obecnym okresie kontyngentowym w liście autonomicznej, zamieszczono w numerze 60/1938 r. G. S. I.) Zmiany powyższe mogą być dokonywane na wniosek Komitetu Przywozowego, na skutek wystąpienia zainteresowanej izby przem.-handlowej lub organizacji opiniodawczej i stwierdzenia przez nią braku zapotrzebowania na dany kontyngent umowny. Termin ewentualnego wystąpienia Komitetu Przywozowego przypadałby w połowie okresu kontyngentowego (np. 1 grudnia 1938 r.) i do tego czasu Izby i Organizacje winny stawiać odpowiednie wnioski do Komitetu Przywozowego.

Przykład: istnieje kontyngent umowny na szmaty (p. t. c. 719) z Danii, artykuł ten został pominięty w kontyngencie autonomicznym, w okresie listopad — grudzień w razie braku zapotrzebowania na Danię może być dokonana zmiana tego kontyngentu umownego na kontyngent autonomiczny, na skutek wystąpienia zainteresowanej izby lub organizacji.

W SPRAWIE PRZYDZIAŁÓW PONADKONTYNGENTOWYCH NA CELE EKSPORTOWE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało zarządzenie reasumujące dotychczasowe przepisy w sprawie udzielania ponadkontyngentowych przydziałów na import surowców względnie półfabrykatów, służących do przerobu na rynku wewnętrznym, a następnie do wyeksportowania w formie wyrobu gotowego lub w wyrobie gotowym. Przepisy te odnoszą się do wszystkich tych wypadków, gdzie nie mogą mieć zastosowania przepisy o obrocie uszlachetniającym.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie traktowało przychylnie wnioski o ponadkontyngentowy import dla celów wspomnianych wyżej, o ile te wnioski będą odpowiadały następującym warunkom:

1. Firma, pragnąca uzyskać ponadkontyngentowy przydział importowy na cele eksportowe, winna wystąpić o taki przydział do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Wydział Handlu Zagranicznego, za pośrednictwem terytorialnie właściwej izby przem.-handlowej.

2. Izba przem.-handlowa, uznając korzyści gospodarcze, z proponowanej przez firmę transakcji importowo - eksportowej, winna zobowiązać się do przeprowadzenia kontroli nad prawidłowym i zgodnym z wymaganiami Ministerstwa Przemysłu i Handlu rozwiązaniem transakcji.

3. Przy imporcie surowców z krajów o rozrachunku dewizowym eksport może mieć miejsce tylko do krajów o rozrachunku dewizowym.

4. Przy imporcie surowców z krajów o rozrachunku clearingowym eksport może mieć miejsce zarówno do krajów dewizowych jak i clearingowych.

5. Izba przem.-handlowa winna wskazać termin w jakim przerobiony surowiec zostanie wyeksportowany i nadesłać do Ministerstwa Przemysłu i Handlu sprawozdanie o dokonaniu przez firmę eksportu z powołaniem się na dokumenty eksportowe.

6. Po przychylnym załatwieniu wniosku przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu właściwa izba przem.-handlowa zostanie upoważniona pismem przez Ministerstwo do wydania firmie odnośnego pozwolenia przywozu.

7. Kopie dla banku dewizowego wydanych na tej zasadzie pozwoleń przywozu będą zaopatrzone klauzulą — „na cele eksportowe“.

8. Firmy, zgłaszające gotowość zapłaty za importowany surowiec względnie półfabrykat ze swego konta dewizowego „E“, mogą uzyskiwać przydziały ponadkontyngentowe na cele eksportowe bez konieczności poddawania dokonywanego eksportu kontroli izby przem.-handlow. W tym celu firmy winny wskazywać sumę dewiz, figurującą na koncie „E“ w momencie zgłaszania wniosku z tym jednak, że wartość ponadkontyngentowego przydziału nie może przekraczać salda konta „E“ na tę datę.

9. Kopia dla banku dewizowego w tym wypadku będzie zaopatrzona w klauzulę — „płatne z konta dewizowego „E“.

ZARZĄDZENIA DEWIZOWE W CZECHOSŁOWACJI.

Czechosłowacki Bank Narodowy ogłosił z ważnością od 3 XI br. nowe zarządzenie o przydziale i wywozie środków płatniczych i o przekazach pocztowych.

Wywóz czechosłowackich not 50 i 100 koronowych oraz banknotów wyższych wartości jest zakazany.

Osoby mieszkające stale w Czechosłowacji (bez względu na przynależność państwową) mogą wywieźć bez pozwolenia na 1 paszport 300 kcz. miesięcznie w czechosłowackim bilonie, w notach po 10 i 20 kcz. lub w obcej walucie. Przy podróżach do krajów, z którymi Czechosłowacja ma układy płatnicze nie wolno bez zezwolenia wywozić żadnych obcych walut. O ile do 30 dni nie nastąpił wyjazd za granicę, należy zwrócić bankowi przydzielone waluty, a w 3 dni po powrocie z zagranicy resztę niezużytych walut. Banki dewizowe są zobowiązane kontrolować przy następnych podróżach za granicę, czy petent poprzednio wyjeżdżał i zużył przydzielone mu waluty. Krycie wydatków podróżnych za granicą w inny sposób, jak również używanie przydzielonych walut zagranicznych na zakup za granicą i przywóz do kraju koron czechosłowackich jest zakazane.

Podróżujący cudzoziemiec, tj. osoba mieszkająca stale za granicą bez względu na przynależność państwową, może bez zezwolenia

Banku Narodowego wywieźć tę samą kwotę co krajowcy, względnie jeśli się wykaże poświadczeniem przywozu zagranicznych walut, może je wywieźć z powrotem do 3 miesięcy. Podobnie wywieźć można bez trudności czeki i akredytywy wystawione za granicą na nazwisko cudzoziemca.

W ruchu pogranicznym można wywozić dziennie waluty wartości 20 kcz., w niedziele i święta wartości 60 kcz.

Przekazywać pieniądze za granicę za pośrednictwem P. K. O. lub poczty, względnie posyłać środki płatnicze pocztą, wolno jedynie za zezwoleniem Banku Narodowego.

W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO MIĘDZY POLSKĄ A SUDETAMI.

Z ważnością od dnia 27 października rb. ustalone zostały następujące wytyczne co do wymiany towarowej pomiędzy Polską i terenami czechosłowackimi, które przeszły do Niemiec (Sudety):

A. Odnośnie przywozu do Polski:

1) Pozwolenia na przywóz.

a) Pozwolenia na przywóz towarów pochodzenia sudeckiego, wydane z kontyngentów czeskich przed dniem 27 października br., ważne aż do ich pełnego wyczerpania.

b) Pozwolenia na przywóz z kontyngentów czeskich, wydane po 27 października 1938 roku, nie są ważne, jeśli chodzi o przywóz towarów pochodzenia sudeckiego (ważne są wyłącznie na przywóz towarów pochodzących z obecnego terytorium Czechosłowacji).

c) Pozwolenia na przywóz z kontyngentów niemieckich, mogą począwszy od 27 października 1938 r. służyć jako zezwolenie przywozu również na towary pochodzenia sudeckiego.

2) Regulowanie należności.

W stosunku do przywozu towarów pochodzenia sudeckiego, dokonywanego po 27 października 1938 r., wymagane będą świadectwa rozrachunkowe na przywóz przy czym:

a) W stosunku do towarów, na które pozwolenia na przywóz wydane zostały przed 27 października 1938 roku i za które należność została już uregulowana w dewizach, wystawiane będą przez Polski Instytut Rozrachunkowy świadectwa rozrachunkowe z wartością „zero".

b) W stosunku do towarów, na które pozwolenia na przywóz wydane zostały przed 27 października 1938 r., a za które należność nie została uregulowana, wystawiane będą normalne świadectwa rozrachunkowe, przy czym wpłaty z tego tytułu następować będą w Polskim Instytucie Rozrachunkowym (analogiczne jak przy przywozie z Niemiec).

c) W stosunku do towarów pochodzenia sudeckiego, przywożonych na poczet obowiązujących kontyngentów niemieckich, będą stosowane po 27 października 1938 r. normalne świadectwa rozrachunkowe na przywóz z zapłatą na ogólne konto clearingowe, obowiązujące w obrotach z Niemcami.

PRZEKAZY NALEŻNOŚCI ZA IMPORT Z SUDETÓW.

Na podstawie porozumienia Polskiego Instytutu Rozrachunkowego z Komisją Dewizową zostało uzgodnione, że od dnia 27 X 1938 r. wszelkie wpłaty z tytułu importu towarów z b. terenów czechosłowackich, objętych obecnie przez Rzeszę Niemiecką (Sudety), przekazywane być mogą za granicę wyłącznie za pośrednictwem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego.

Przy przyjmowaniu wpłat na rachunek P. I. R. z wyżej podanego tytułu banki żądają przedstawienia wszystkich dokumentów, jak przy przekazach dewizowych.

Wpłaty przyjmowane są w sposób następujący:

— przy przekazie częściowej należności za towar sprowadzony przed 27 X 1938 r. oraz całkowitej za towar sprowadzony po 27 X 1938 r. na podstawie pozwolenia przywozu wydanego przed dn. 27 X 1938 r. — na formularzu P. I. R. 1;

— przy imporcie na kredyt po dn. 27 X 1938 r. przy pozwoleniu przywozu sprzed 27 X 1938 r. — na formularzu P. I. R. 2; — we wszystkich powyższych wypadkach bank kasuje kopię pozwolenia przywozu i zachowuje w swych aktach;

— wpłaty za import na pozwolenia przywozu wydane po dniu 27 X 1938 r. — przyjmowane są do rozrachunku polsko-niemieckiego na warunkach ogólnych, przewidzianych w rozrachunku polsko-niemieckim.

Opłaty P. I. R. przy tych wpłatach wynoszą 0,5 proc. od sum wpłacanych lub zgłaszanych, minimum zł 1.

Związek Banków w okólniku nr 113 wyjaśnił ponadto, że w wypadkach, wymienionych w Instrukcji, nie ma obowiązku uzyskania uprzedniego zezwolenia Komisji Dewizowej oraz, że kopię pozwolenia przywozu, przeznaczoną dla banków dewizowych, bank może wydać klientowi przed wyczerpaniem tego pozwolenia, po uprzednim dokonaniu adnotacji, przewidzianej w okólniku Komisji Dewizowej nr 14 pod warunkiem przechowania w aktach odpisu pozwolenia.

LITWA MA ZAPOTRZEBOWANIE NA ROWERY.

Zapotrzebowanie na rowery wzrasta na Litwie coraz bardziej, tak, że zdaniem znawców wynosi około 150.000 rowerów. Przywóz ich wzrósł w porównaniu z rokiem 1935 prawie dziesięciokrotnie, wynosząc w roku 1937 wg statystyk litewskich 207 ton wartości przeszło 1.000.000 litów. Głównymi dostawcami byli Niemcy, Łotwa, Szwecja i Anglia, a ostatnio

i Czechy, których rowery, sprzedawane za pośrednictwem spółdzielni na pół rządowej, rozchwytywano po prostu z wagonów. Ponieważ obecnie przemysł czeski niewątpliwie nie będzie mógł podołać tym dostawom, pożądanym by było zainteresowanie się rynkiem litewskim naszych fabryk rowerowych, których wytwory tak dobry zdają egzamin na polskich drogach.

WĘGIEL ANGIELSKI DLA LITWY.

Anglia, będąca poważnym importerem litewskich artykułów rolnych, potrafi również znaleźć sposoby dla lokowania swego eksportu na rynku litewskim. Ostatnio m. in. importerzy litewscy zakupili w Anglii blisko 2000 ton węgla, który w najbliższym czasie zostanie przetransportowany z portu Hull lub Immingham do Kłajpedy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I E W OKRESIE OD 7 DO 17 LISTOPADA 1938 R.

ALGER. Podniesione zostało cło na oleje mineralne i benzynę. (30 X 38).

CHILE. W dzienniku urzędowym z dnia 17 X br. ogłoszono podwyżkę cła na żelazo.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10 XI br. obowiązują następujące dopłaty do ceł na zboża (w nawiasach dopłaty dotychczasowe): żyto — 26 kcz. (28), jęczmień — 36 kcz. (36), owies — 27 (24), pszenica — 28 kcz. (20) — wszystko od 100 kg.

Nowe cła na bydło przedstawiają się następująco: woły — 160 kcz., buhaje — 160 kcz., krowy — 140, młode bydło — 130, cielęta — 130 kcz. — wszystko od 100 kg żywej wagi. Cło od mięsa świeżego wynosi 320 kcz. od 100 kg.

Od 27 X br. wprowadzono następującą zmianę w czechosłowackiej taryfie celnej: ex 177 oleje mineralne, jak: oleje ze smoły, z węgla brunatnego i łupka, półrafinowane (półczyszczone) lub rafinowane (czyszczone), w gęstości 880° lub mniejszej, też mieszane z olejami lub tłuszczami pochodzenia zwierzęcego lub roślinnego: a) o gęstości do 790° kcz. 58 wg wagi netto.

Według zarządzenia czechosłowackiego Banku Narodowego dla przeprowadzania wypłat między Czechosłowacją a terytorium sudeckim otwiera się w czechosłowackim Banku Narodowym „Sudetoniemiecki rachunek towarowy" i „Sudetoniemiecki rachunek specjalny" dla Niemieckiej Kasy Rozrachunkowej w Berlinie, oraz w powyższej klasie takie same rachunki dla czechosłowackiego Banku Narodowego. Rachunki te opiewające na RM., są nieoprocentowane i dzielą się na subkonto A. dla wyrównania zobowiązań powstałych do 10 X 1938 włącznie oraz na subkonto B. dla wyrównania zobowiązań powstałych po tym dniu.

Przez „sudeckoniemieckie rachunki towarowe" prowadzi się następujące wpłaty czechosłowackich i sudetoniemieckich dłużników:

a) wpłaty za import sudetoniemieckich towarów do Czechosłowacji i czechosłowackich towarów do Sudetów i za wydatki uboczne z tym związane.

b) wpłaty z wzajemnego obrotu uszlachetniającego. Sumę płatności prowadzi się przez „sudetoniemieckie rachunki specjalne", jak np. koszty utrzymania, pensje, opłaty licencyjne, opłaty bankowe, wydatki uboczne związane z obrotem towarowym.

Sudetoniemieccy dłużnicy wpłacają swe zobowiązania w RM., jeśli zaś zobowiązania brzmią na inną walutę, to w RM. po kursie giełdy berlińskiej.

Czechosłowaccy dłużnicy wpłacają swe zobowiązania według obowiązujących czechosłowackich przepisów dewizowych. Wpłaty dokonują się w kcz. Jeżeli zobowiązanie brzmi na inną walutę niż korony czsł. lub RM., to przeliczy się je na RM. według średniego kursu giełdy praskiej.

Opłaty manipulacyjne wynoszą 3%.

Wypłaty czechosłowackich wierzycieli dokonywać się będą do wysokości kwoty, która będzie na koncie do dyspozycji.

Prócz tego wprowadza się w obu bankach „sudetoniemiecki rachunek nadzwyczajny", przez który przeprowadzać się będzie wpłaty takie, jak wkłady w bankach, kasach oszczędności, należności ze sprzedaży przedsiębiorstw, przekazywanie procentów, czynszów, spłaty pożyczek.

Wpłaty na „sudetoniemiecki rachunek nadzwyczajny" dokonywać można tylko po uprzednim porozumieniu się czechosłowackiego Banku Narodowego z kompetentnymi władzami niemieckimi.

EGIPT. Przy przywozie pędzli do golenia importerzy przedstawić muszą zaświadczenie kraju wysyłającego, że pędzle zostały zdezynfekowane i są wolne od bakcyli.

EIRE. Podwyższone z dniem 1 XI 38 cło na żelazo i stal konstrukcyjną działać będzie dopiero od 1 IX 39.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 4 XI br. ogłoszone zostało rozporządzenie Ministerstwa Rolnictwa z dnia 29 X br., mocą którego nie podlegają kontyngentowaniu we Francji makuchy, sprowadzane jako nawóz i skażone.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Przywóz mąki pszennej oraz otrąb, zawierających więcej niż 10% mąki, został ograniczony w odniesieniu do szeregu Kolonij. Jedynie na podstawie zezwolenia gubernatorów generalnych, względnie gubernatorów nastąpić może przywóz tych artykułów do Indochin, Afryki Zachodniej, Madagaskaru, Afryki Równikowej, Gwadelupy, Martyniki, Gujany, Reunionu, Wybrzeża Somali, Nowej Kaledonii jak i Posiadłości Francuskich na morzach południowych.

GRECJA. Zakazano przywozu bydła z Bułgarii, Jugosławii, Francji, Włoch, Polski, Danii, Holandii, Szwajcarii i Turcji.

HOLANDIA. Z dniem 1 listopada przedłużono okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Przydział ustawowy		Bieżący okres kontyngentowania
Rury spawane . .	1.1.35-1.VII.35	50%	wagi br.	1 XI 38 - 1 V 39
Rury bez szwu . .	1934	60%	„ „	1 XI 38 - 1 V 39
Obuwie skórzane .	1934	100%	ilości par	1 XI 38 - 1 XI 39
Obuwie gumowe .	1934	35%	„ „	1 XI 38 - 1 XI 39
Obuwie os niewym.	1934	70%	„ „	1 XI 38 - 1 XI 39
Cholewki , . . .	1934	100%	„ „	1 XI 38 - 1 XI 39
Trykotaże . . , .	1929/30/31	40%	wagi br.	1 XI 38 - 1 XI 39
Scierki do podłogi	1.V.34-1.V.35	80%	„ „	1 XI 38 - 1 V 39
Konie	1936/1937	10%	ilości szt.	1 XI 38 - 1 XI 39
Konie rzeźne . .	1931 1932	20%	„ „	1 XI 38 - 1 XI 39
Chleb i ciasto . .	1935/1936	100%	wagi net	1 XI 38 - 1 XI 39
Wyroby z kokosu .	1937	100%	wagi br.	1 X 38 - 1 X 39
Dykta dębowa . .	1934	50%	„ „	1 X 38 - 1 X 39

Na uwagę zasługuje zmiana warunków kontyngentowania dla koni; w ubiegłym okresie warunki te były następujące: okres bazowy: 1931/32/33 przydział ustawowy: 100%.

INDOCHINY. Ogłoszono obszerną listę zakazów wywozu. Obejmuje ona m. in. esencje płynne, gutaperkę, balatę, kauczuk. latex, opium. korę chinową. drzewo orzechowe, cynę, kamforę i szereg innych surowców.

NORWEGIA. Opłata od zezwoleń na przywóz cukru podniesiona została z 50 oere na 10 koron od 1000 kg cukru.

RUMUNIA. Wprowadzone zostały nowe premie eksportowe dla owiec, nierogacizny i mebli. Premia dla mebli przy eksporcie do Anglii wynosi 12% od wartości. Zniesiono też zakaz wywozu pantofli damskich do Anglii.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Dyrekcja Ceł zarządziła, że wszelkie towary pochodzenia sudeckiego winny być clone jako niemieckie począwszy od 10 XI br.

SYRIA I LIBAN. Zniesione zostały zakazy wywozu kartofli. nasion strączkowych, kawy, herbaty, jęczmienia, owsa, kukurydzy olejów pochodzenia roślinnego, cukru i wyrobów z cukru, artykułów farmaceutycznych, skór. wełny i bawełny, mleka i wyrobów mlecznych, jaj, miodu, kauczuku i towarów z kauczuku. Zniesiono również bezcłowy przywóz pszenicy.

SZWAJCARIA. Zarządzeniem Związkowego Departamentu Gospodarczego z dnia 29 X 1938 zakazany został import szeregu produktów rolnych z Danii, Litwy. Polski, Czechosłowacji, Węgier, Jugosławii, Rumunii ze względu na istniejącą zarazę pryszczycy. Zakazany jest import odpadkowych produktów przemiału. mąki pastewnej, mąki rybiej, mięsnej, kostnej, makuchów i nasion oleistych, roślin pastewnych, ziemniaków wszelkich. marchwi, buraków i innych bulw pastewnych, podściółki, siana. Import zbóż i płatków ziemniaczanych, przeznaczonych na dokarmianie zwierząt może następować przy zachowaniu specjalnych warunków.

TUNIS. Journal Officiel Tunisien Nr 78 z dn. 30 IX br. publikuje dekret Prezydenta Republiki Francuskiej z dnia 29 lipca br., zmieniający wysokość stawek celnych na cały szereg towarów importowanych do Tunisu, a objętych Unią celną francusko-tunizyjską: podwyżka stawek dotyczy: wyrobów cukierniczych, olejów i oliwy, marmurów, kwarców, kamieni wapiennych, zegarów wahadłowych i wyrobów tokarskich, farb, mydeł, szkła, odpadków z jedwabiu, sztucznej bawełny i wełny, worków, wyrobów pończoszniczych, wełnianych, papieru i kartonu. mebli giętych i innych. wyrobów bednarskich, wyrobów z kauczuku i gutaperki, obuwia gumowego.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. W dzienniku urzędowym z dn. 7 X br. ukazało się obwieszczenie o wprowadzeniu zwykłego cła antydumpingowego (ordinary dumping duty) na łańcuchy holownicze oraz do wind i elewatorów, z wyjątkiem ręcznie spajanych z kutego żelaza, sprowadzane do Unii z Kanady, Czechosłowacji i Stanów Zjednoczonych. Zarządzenie to tłumaczone jest potrzebą ochrony produkcji miejscowej w związku z poczynającym się rozwijać odnośnym przemysłem rodzimym.

Z dn. 14 X br. wprowadzono cło antydumpingowe na następujące wyroby ze stali i żelaza, importowane przez Unię ze Stanów Zjednoczonych:

1) Walce, włączając wzmacniające pręty, o średnicy poniżej 3 cale,

2) Płyty o poniższych wymiarach, włączając nieczworokątne, o ile najmniejszy czworokąt, z którego mogą być wycięte, podpada pod następujące wymiary:

I. płyty o szerokości od 12 do 18 cali włącznie. oraz o grubości ponad 1/8 cala.

II. płyty o szerokości ponad 18 cali, o grubości poniżej 5/16 cala.

3) Blacha galwanizowana marszczona.

4) Blacha galwanizowana gładka, o szerokości ponad 4 cale, o grubości poniżej 1/8 cala, włączając nieczworokątne blachy gładkie, o ile najmniejszy czworokąt, z którego mogą być wycięte, podpada pod wymiary, wyszczególnione w p. 22.

W gazecie urzędowej Unii z 30 IX br. ukazała się proklamacja o wprowadzeniu zwykłego cła antydumpingowego na piece opalane węglem (coal burning stoves). Cło to odnosi się do pieców typu „Dover", rozmiarów 6, 7 i 8, importowanych do Unii ze Zjednoczonego Królestwa, poniżej ceny rynkowej w Anglii plus koszt opakowania na eksport. W motywacji rozporządzenia rząd Unii wyjaśnił, że ma na celu ochronę przemysłu krajowego.

WŁOCHY. Dekretem, ogłoszonym w dzienniku urzędowym z dnia 31 X br., zwolniono od cła calciumcyanamid. Zwolnienie dotyczy ilości 82.100 q i ważne jest do 31 III 1939.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Różne. Firma agenturowa w Indiach Bryt. interesuje się importem z Polski towarów włókienniczych

wełnianych i bawełnianych, dykt różnego rodzaju, rur wodnych i gazowych oraz przewodów elektrycznych. E/26107/3.B./H.

Różne. Firma indyjska (Indie Bryt.) pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami następujących artykułów: towary żelazne, artykuły elektrotechniczne, papier i artykuły biurowe oraz wyroby farmaceutyczne. E/27190/3.B./H.

Wieszaki. Firma angielska pragnie nabywać wieszaki pojedyncze z drzewa bukowego. P/29849/40/C.

Wyroby fajansowe. Firma z Tunisu interesuje się importem fajansowych artykułów sanitarnych, umywalni, wanien. P/28371/3R/ID.

Różne. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami szkła i obuwia gumowego. — P/28681/3B/ID.

Wyroby farmaceutyczne. Firma indyjska interesuje się otrzymaniem przedstawicielstwa pow. artykułów. P/29022/47/ID.

Węgiel aktywowany. Firma z Helsinek (Finlandia) pragnie nawiązać bezpośredni kontakt z poważnym producentem i eksporterem powyższego artykułu. P/29726/41/ID.

Dwuchromian sodu. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższego artykułu. P/29819/47/ID.

Wełna szklana. Firma norweska pragnie nawiązać kontakt z producentem pow. artyk. P/29815/30/ID.

Garbniki. Firma bułgarska interesuje się importem garbników. P/29530/64/ID.

Płyty graficzne. Firma kanadyjska interesuje się importem płyt graficznych cynkowych oraz chemikalij. P/27944/47/3X/ID.

Pióra wieczne. Firma litewska poszukuje kontaktów z producentami tanich wiecznych piór.

Baterie anodowe. Firma agenturowa w Bułgarii interesuje się importem bateryj anodowych oraz bateryjek do lampek kieszonkowych. P/28373/39/Kw.

Skórki futrzane. Firma importowa w Stanach Zj. zamierza zakupić w Polsce pewną ilość surowych skórek futrzanych przede wszystkim lisów, tchórzy i kun. Reflektuje ona jedynie na towar wysoko jakościowy. R/28164/30/S.

Cebula. Poważne towarzystwo handlowe w Szwajcarii posiada odbiorców na ok. 30 ton cebuli świeżej. Pożądany jest towar zdrowy, czysty, dobrej jakości, o średnicy 4—8 cm. R/28617/25/S.

Organy zwierzęce. Firma w Stanach Zjedn. pragnie zakupić do wyrobu organopreparatów zapas świeżych wątrób wieprzowych (fresh hog-liver) oraz owczych przysadek mózgowych (pitnitary sheep).

Zwierzyna. Firma polska na Łotwie interesuje się zakupem w Polsce zwierzyny żywej dla celów reeksportowych. R/29818/31/S.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

PRZEDSTAWICIELSTWO POLSKICH KOLEI I PORTÓW W BRATISŁAWIE.

Z dniem 1 listopada br. otwarto w Bratisławie (C. S. R.) prowizoryczne przedstawicielstwo polskich kolei i portów polskiego obszaru celnego, Gdyni i Gdańska, które prowadzi inż. E. Czarnecki, dotychczasowy przedstawiciel tychże samych instytucyj w Pradze.

Przedstawicielstwo P. K. P. oraz portów Gdyni i Gdańska w Pradze prowadzi nadal p. Buttler.

TOWAROWE TARYFY KOLEJOWE W KOMUNIKACJI ZE ŚLĄSKIEM ZAOLZAŃSKIM.

Sprawy te można podzielić na trzy stadia. W pierwszym stadium, tj. w czasie obejmowania Śląska Zaolzańskiego przez nasze wojska, przewozy kolejowe odbywały się na podstawie ad hoc wydawanych zarządzeń. W drugim stadium obowiązywał łamany sposób obliczania przewoźnego przy kombinacji dawnych taryf związkowych polsko-czechosłowackich, utrzymanych nadal w ważności na terenie zaolzańskim, taryf polskich od względnie do dawnych punktów granicznych w Cieszynie i Zebrzydowicach.

Powyższe prowizoria taryfowe, co zresztą łatwo można przewidzieć, nie mogły odpowiadać strukturze gospodarczej Zaolzia, będącej siedliskiem wielkiego przemysłu hutniczego i górniczego, który pociąga za sobą masowe wywozy węgla i koksu tudzież produkcji hutniczo-metalurgicznej oraz dowozy rudy żelaznej i złomu.

W uwzględnieniu tego stanu rzeczy Ministerstwo Komunikacji rozciągnęło z dniem 1 listopada br. wszystkie taryfy towarowe P. K. P. na sieć kolejową Śląska Zaolzańskiego, wskutek czego ustał niewygodny, łamany sposób obliczania przewoźnego, o którym wyżej wspomniano, a w miejsce tego zastosowano stawki *na całą łączną odległość,* obliczanych według odpowiednich taryf towarowych P. K. P. oblicza się w ten sposób, że bezpośrednią odległość taryfową pomiędzy stacjami Śląska Zaolzańskiego i pozostałymi stacjami P. K. P. otrzymuje się ze sumy odległości taryfowej obliczonej przez Cieszyn i Zebrzydowice, przy czym do obliczenia przewoźnego przyjmuje się mniejszą odległość z tych dwóch kierunków.

Oprócz taryf towarowych P. K. P., uznano z dniem 1 listopada br. dla Śląska Zaolzańskiego ważność regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz przepisy wykonawcze tego regulaminu, spis stacyj i wykaz odległości taryfowych.

W spisie stacyj i wykazie odległości taryfowych wprowadzono na miejsce poprzednich punktów granicznych pod Cieszynem i Zebrzydowicami nowe punkty graniczne pod Bo-

guminem, Gnojnikami, Mostami Śląskimi i Szumbarkiem Śląskim, oraz dodano do nich poniżej wymienione stacje i przystanki z pełnym uprawnieniem ekspedycyjnym (te ostatnie tylko dla ruchu drobnicowego).

Nazwa stacji

dawniej	obecnie
Bohumin C. S. D.	Bogumin
Bystrice nad Olzou	Bystrzyca nad Olzą
Cesky Tesin	Cieszyn Zachodni
Doubrava	Dąbrowa Śląska
Frystát	Frysztat Śląski
Hnojnik	Gnojnik
Karwinná hl. nádr.	Karwina
Mosty	Mosty Śląskie
Návsi-Jablunkov	Jabłonków
Orlová hl. nadr.	Orłowa
Petrovice u Bohuminu	Piotrowice
Prostredni Suchá	Sucha Średnia
Sumbark ve Slezsku	Szumbark Śląski
Trinec	Trzyniec

Nazwa przystanków

Albrechtice u C. Tesina	Olbrachcice
Darkov	Darków
Darkov lázne	Darków Zdrój
Doni Lomná	Łomna Dolna
Doni Suchá	Sucha Dolna
Detmarovice	Dziećmorowice
Hrádekve Slezcku	Gródek Śląski
Herni Suchá	Sucha Górna
Konska pri Trinci	Końska kolo Trzyńca
Louky n/O zastávka	Łąki
Louky n/O	Łąki Miasto
Podobora	Podobora
Ráj	Raj
Ropice zastávka	Ropica Przystanek
Ropice	Ropice
Rychwald zámek	Rychwałd Zamek
Rychvald misto	Rychwałd Miasto
Stritez u Ces. Tes.	Trzycież
Vendryne	Wędrynia
Zpupná Lhota	Ligotka

TRANZYT EUROPEJSKI A GDYNIA.

W antwerpijskim piśmie „Lloyd Anversois" z dnia 22 listopada ukazał się pod wymienionym tytułem artykuł pióra p. J. Van Thillo. Autor snuje w nim interesujące uwagi na marginesie pracy ekonomisty włoskiego A. Giordano, która znajduje się w ostatnim (10) numerze pisma angielskiego Instytutu Bałtyckiego „Baltic and Scandinavian Countries", p. t. „Problems of Transit Trade in Europe". — J. Van Thillo podkreśla specjalnie te wywody autora włoskiego, które wykazują zrozumienie dla roli Gdyni, jako niezbędnego punktu wypadowego na Bałtyk i zwycięskiego konkurenta w walce o tranzyt europejski.

Należy na marginesie zaznaczyć, że problem tranzytu towarowego w powiązaniu z pracą portów polskiego obszaru budzi w prasie zagranicznej coraz większe zainteresowanie.

SPRAWY SOCJALNE

ROZWIĄZANIE UMOWY O PRACĘ.

Na podstawie art. 31 Rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych normującego przypadki, w których pracownikowi służy prawo niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę Sąd Najwyższy Izby Cywilnej w orzeczeniu z dn. 18 II 1938 r. L. C. III 1279/37 wydał następującą opinię prawną:

„Pracownikowi służy — w myśl art. 31 Rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. nr 35/28, poz. 323) — prawo niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę z winy pracodawcy oraz żądania przy umowie na czas nieokreślony — wynagrodzenia za miesiąc, w którym rozwiązanie nastąpiło, oraz za dalsze trzy miesiące, jeżeli pracodawca dopuścił się obrazy pracownika lub nie dotrzymał istotnych warunków umowy i zachodzi w tym zła wola lub niedbalstwo ze strony pracodawcy".

Art. 32 ust. (1) lit. d) Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o umowie o pracę pracowników umysłowych (Rozp. z dn. 16 III 1928 r. — Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323), postanawia, że ważną przyczyną, uprawniającą pracodawcę do niezwłocznego rozwiązania umowy z pracownikiem umysłowym (t. zn. bez uprzedniego wypowiedzenia na okres 3 miesięcy oraz bez obowiązku wypłacenia odprawy w wysokości 3-miesięcznych poborów) jest „niezachowanie przez pracownika istotnych warunków umowy o pracę".

Na tle tego przepisu zapadło ostatnio orzeczenie Sądu Najwyższego Izby Cywilnej, dnia 28 II 1938 r. L. C. III 1145/36, następującej treści.

„1. Niezachowanie istotnych warunków umowy o pracę z winy pracownika zachodzi w rozumieniu art. 32 lit. d) Rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych nie tylko wówczas, gdy pracownik narusza swoje obowiązki ze złej woli lub niedbalstwa, ale również wtedy gdy z powodu braku odpowiednich kwalifikacyj nie jest w stanie obowiązków tych wypełnić.

2. Przy ustalaniu faktów wywiązywania się kierownika instytucji z jego obowiązków należy przyjąć, iż praca kierownika instytucji nie może ograniczać się do prostego włodarzowania nad pracownikami instytucji, lecz powinna polegać na określaniu treści pracy pracowników w sposób wyczerpujący, z punktu widzenia fachowego, wszelkie możliwości pomyślnego rozwoju instytucji".

SPRAWY PODATKOWE

ZYSKI NIE STANOWIĄCE DOCHODU PODATKOWEGO U OSOBY FIZYCZNEJ.

Władza skarbowa przy wymiarze podatku dochodowego stanęła na stanowisku, iż wszelkie bonifikaty oraz opusty z długów stanowią u dłużnika dochód podlegający opodatkowaniu. Tego stanowiska władzy skarbowej nie podzielił Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dn. 22 VI 1938 r. L. Rej. 2451/34.

Powołując się na swoje orzeczenie z 19 II 1932 r. L. Rej. 7683/30 N. T. A. wypowiedział zasadę prawną, iż „nie stanowią u osoby fizycznej dochodu podatkowego t. zw. zyski sanacyjne, tj. opusty z długów, uzyskane przez dłużnika od wierzycieli, w celu uzdrowienia jego stosunków majątkowych, nadwyrężonych przez poniesione straty".

Ponadto N. T. A. wyjaśnił, iż ten cel „sanacyjny" i związek przede wszystkim z położeniem majątkowym dłużnika a nie z konkretną transakcją handlową stanowią cechy charakterystyczne „zysków sanacyjnych", odróżniające je od zwyczajnych opustów i bonifikat, przyznawanych przez dostawców odbiorcom z ceny nabytych przez nich towarów, na skutek ich reklamacji.

Nadmienić należy, iż stosownie do wyroku N. T. A. z 10 X 1930 r. L. Rej. 2338/28 oraz wyjaśnienia Ministerstwa Skarbu wydanego okólnikiem z 30 VIII 1933 r. Zał. LOV. 3291/2/33 wszelkiego rodzaju opusty (np. uzyskiwane na skutek ugód z wierzycielami) i bonifikaty uzyskiwane przez osoby prawne, opodatkowane na zasadzie art. 21 ustawy o państwowym podatku dochodowym, podlegają zawsze opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

WYJAŚNIENIA PŁATNIKA PO TERMINIE ODWOŁAWCZYM.

Władze skarbowe odrzuciły księgi handlowe płatnika, podając w swej decyzji tylko ogólnikowo powody dyskwalifikacji ksiąg. — Płatnik w odwołaniu — wniesionym w terminie — nie podniósł wprawdzie ściśle skonkretyzowanych zarzutów, zakwestionował jednak dyskwalifikację ksiąg handlowych, orzeczoną przez władzę wymiarową. Po wniesieniu przez płatnika odwołania władza wymiarowa podała mu na piśmie ściśle skonkretyzowane powody dyskwalifikacji ksiąg. Na to pismo, będące uzupełnieniem pierwotnie podanych ogólnikowo motywów decyzji wymiarowej, płatnik udzielił wyczerpujących wyjaśnień, przeciwstawiających się stanowisku władzy wymiarowej. Ponieważ pismo płatnika z dodatkowymi wyjaśnieniami wpłynęło po terminie odwoławczym, Komisja Odwoławcza nie rozprawiła się wcale z jego zarzutami.

Takie postępowanie Komisji Odwoławczej uznane zostało przez Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 5 IV 1938 r. L. Rej. 3436/36 za wadliwe.

Jak wynika ze stanowiska zajętego przez N. T. A., instancja odwoławcza ma obowiązek rozprawienia się z wyjaśnieniami płatnika, przedstawionymi nawet po upływie terminu odwoławczego, jeżeli te wyjaśnienia zostały spowodowane uzupełnieniem przez władzę skarbową motywów decyzji wymiarowej.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KURS EKSPORTOWY W WARSZAWIE.

Staraniem Kupieckiego Instytutu Wiedzy Zawodowej Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego (dawniej przy Światowym Zw. Polaków z Zagranicy) urządzony zostanie VII z kolei Kurs Eksportowy.

Warunki przyjęcia na kurs:

1) Słuchaczami Kursu Eksportowego mogą być osoby, które ukończyły liceum handlowe, lub będące słuchaczami wyższych uczelni handlowych i posiadające pół dyplomu oraz władające w słowie i piśmie jednym z języków obcych, używanych w handlu światowym (angielski, niemiecki, francuski, hiszpański). Na Kurs mogą zostać przyjęte osoby nie władające żadnym z wymienionych języków w stopniu powyżej wymaganym, w tym wypadku jednakże obowiązane będą w ciągu trwania Kursu przejść również naukę jednego z tych języków w zakresie ustalonym przez Kierownictwo Kursu.
2) Słuchacze Kursu Eksportowego, przed zapisaniem się na Kurs oświadczają swą wolę poświęcenia się pracy w handlu zagranicznym. Słuchacze zatem, którzy nie pracują w czasie trwania Kursu zarobkowo, będą obowiązani przyjąć na ten okres czasu bezpłatną praktykę w zakresie handlu zagranicznego, o ile taka zostanie wskazana im przez Kierownictwo Kursu.
3) Uczestnictwo w Kursie Eksportowym polega na:
   a) słuchaniu wygłaszanych wykładów i braniu udziału w ćwiczeniach;
   b) opracowywaniu tematów praktycznych;
   c) złożeniu egzaminu pisemnego i ustnego.

   Udział we wszystkich wymienionych pracach jest obowiązkowy i uchylanie się od

któregokolwiek z nich powoduje wykreślenie z listy słuchaczów.

4) Program Kursu Eksportowego obejmuje 120 godzin wykładów oraz ćwiczeń praktycznych. Wykłady i ćwiczenia odbywać się będą trzy razy tygodniowo w porze wieczornej. Czas trwania Kursu ustalony został na 5 miesięcy łącznie z okresem opracowywania pracy egzaminacyjnej oraz egzaminów ustnych, tj. od dnia 10 I 1939 r., do dnia 10 VI 1939 r. W okresie świąt Wielkiejnocy przewidziane są dwutygodniowe ferie.

5) Wszystkie wykłady wygłoszone na Kursie Eksportowym będą stenografowane, a stenogramy zostaną wydane w formie skryptu i rozdane słuchaczom.

6) Każdy słuchacz Kursu Eksportowego składa opłatę za Kurs w kwocie zł 60,— jednorazowo do dni 30 od zawiadomienia o wpisaniu na listę słuchaczów. Opłata ta obejmuje wszystkie koszty, związane z Kursem, a w szczególności wpisowe, czesne, cenę nabycia skryptów, opłaty egzaminacyjne, tak, że żadnych opłat dodatkowych, słuchacze ponosić nie będą: w opłacie tej jednak nie mieszczą się koszty dodatkowej nauki obcego języka, o której mowa w punkcie 1. Niezłożenie opłaty w powyżej przewidzianym terminie powoduje wykreślenie z listy słuchaczów.

7) Liczba słuchaczów Kursu Eksportowego jest ograniczona. Przyjęcie na listę słuchaczów Kursu może nastąpić jedynie na podstawie zgłoszenia, podpisanego własnoręcznie na formularzu, ustalonym przez Kierownictwo Kursu. Do zgłoszenia dołączyć należy dokument, stwierdzający cenzus naukowy, ewentualnie dokumenty, stwierdzające wyniki dotychczasowej pracy, względnie praktyki w instytucjach handlowych oraz krótki życiorys.

8) Każdy słuchacz Kursu Eksportowego poddaje się zarządzeniom porządkowym Kierownictwa Kursu, do którego winien zwracać się we wszystkich sprawach, związanych z Kursem.

PRZETARGI

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTW. W TORUNIU.

Dyrekcja Okr. Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg na roboty centralnego ogrzewania oraz kanalizacyjno-wodociągowe, w domu administracyjnym dla Zaw. Odcinków Drogowych w Gdyni.

Formularze przetargowe tj. ślepy kosztorys, warunki składania ofert otrzymać można za opłatą 4,00 zł, zaś przy przesłaniu pocztą 5,— zł w Dyr. Okr. Kolei Państw. w Toruniu pokój 449, gdzie również można przejrzeć plany, warunki ogólne wykonywania robót, wzór zawrzeć się mającej umowy i otrzymać bliższe informacje. W sprawie obejrzenia miejsca robót należy zgłaszać się do Oddziału Drogowego w Gdańsku.

PRZETARGI BIURA ZAKUPÓW P. K. P. W WARSZAWIE.

W „Monitorze Polskim" ukazały się ogłoszenia przetargowe na dostawę: 1) złączek niewalcowanych i opórek przeciwpełznych, — 2) drutu przewodowego brązowego i miedzianego wiązałkowego, 3) przewodników miedzianych gołych, 4) tkaniny wełnianej na zasłony do lamp, 5) pościeli, 6) izolatorów szklanych, 7) izolatorów porcelanowych, 8) pokostu. Centralne Biuro Zakupów PKP. w Warszawie, znajduje się przy ul. Bol. Prusa 1, róg Wiejskiej 20.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ostatnim tygodniu listopada za śledzie solone oclone i z polskich połowów za dużą beczkę franco wagon Gdynia w złotych:

Śledzie solone z polskich połowów:

Śledzie solone szkockie 65,—, „Mewa" jarmuckie: mleczaki 82.— za matis i matful, za dwie połówki o 4.— zł drożej. „Delfin" jarmucki matis 76.— smoll matties 66,—. spenty 62.—. zeszłoroczne importowane jarmuckie A. Wood matis 66.—. Śledzie solone „Pomorze" wyprzedane. Śledzie solone „Korab" szkockie matis i matful 78, jarmuckie mleczaki brak. matful 76, matis 74, smol matis 67.—, spent 60,—, połówki plus 4,— zł. Importowane holenderskie o kilka złotych tańsze od jarmuckich.

Śledzie solone importowane:

Angielskie matiesy szkockie za dwie połówki:

Lerwick: medium 104. selected 110. large 115;

Stornoway: medium 112, selected 117, large brak;

twardo solone szkockie całe smolmatis 70, matis 78, matful brak, crown-matis 73,—, crownmedium 70, zeszłoroczne słodkie i stank od 20 do 35,— zł;

jarmuckie nowe — całe beczki: ordinery: smolmatis 64, matis 70, matful 75; I trade: smolmatis 73, matis 80, matful 85. za dwie połówki o cztery złote drożej.

Holenderskie jarmuckie matis 74, mleczaki 83,— towar firmy „Britholl". Islandzkie oryginalne 72, islandzkie norweskie połowy od 63 do 67,—. Norweskie SLOO 40,—, zeszłoroczne 31,—, VAAR 35,—, Schneidehering 102,—.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM.

Ogólna sytuacja w naszym rybołówstwie przybrzeżnym uległa w ostatnich dniach lekkiej poprawie na skutek pojawienia się pierwszych ławic szprotów, których połowy zostały już zapoczątkowane przez naszych rybaków. Dowożone są na razie niewielkie ilości szprotów, przeważnie mieszanych razem ze śledzikami oraz małymi dorszami. W dniu 28 listopada rb. przywiozły kutry rybackie do Gdyni łącznie około 150 cetnarów surowca, znajdującego natychmiastowy zbyt u wędzarników. W celu uregulowania cen na szproty Komisja, złożona z kupców rybnych, wędzarników oraz rybaków, jak i przedstawiciela Spółdzielni Zjednoczenia Polskich Rybaków Morskich, ustaliła następujące ceny na surowiec, nabywany u rybaków w ciągu bieżącego tygodnia za 50 kg: szproty nie mieszane z innymi gatunkami ryb 30 zł, partie, w których znajduje się ponad 50% szprot 20 zł i partie, w których znajduje się poniżej 50% szprot — 10,— zł. Z dotychczasowego przebiegu połowów pierwszych szprotów rybacy nasi wnioskują, iż dalsze połowy winny przynieść dobre rezultaty.

Jeśli chodzi o inne gatunki ryb łącznie ze szprotami poławiane są w pewnych ilościach t. zw. śledziki, również niewielkie ilości śledzi bałtyckich, które są mniejsze od śledzi z morza Północnego. W znacznie większych ilościach poławiano natomiast małe dorsze, których dowozy wyniosły kilkaset cetnarów. Część z tych dowiezionych małych dorszy została oddana do zamrażania. Małe dorsze o długości 10 do 15 cm poławiane są z braku dorszy normalnych. Kupcy liczą na to, że na ewentualny wypadek brak normalnych dorszy, spieniężą dobrze nabyty surowiec.

W związku z połowami małych tych dorszy musimy wysunąć poważne zastrzeżenie odnośnie celowości ich połowu. Przez połów małych i młodych ryb niszczy się bowiem rybostan, który odnośnie dorszy nie jest niestety objęty ochroną rybacką. Należy sądzić, że przeciw tej akcji nasze czynniki miarodajne przedsięwezmą pewne środki zaradcze.

WZROST ŚLEDZI Z POLSKICH POŁOWÓW W ROKU 1938.

Tegoroczne połowy śledzi na morzu Północnym, przeprowadzone przez statki polskich towarzystw dla połowów dalekomorskich w częściowym oparciu o porty holenderskie, jako bazy operacyjne przyniosły 58.094 kanties śledzi, złowionych w czasie 105 podróży, podczas gdy w roku 1937 dały one 53.881 kanties. Wzrost ilości śledzi z własnych połowów w porównaniu z rokiem 1937 należy tłumaczyć powiększeniem taboru polskiej dalekomorskiej flotyli rybackiej. Rezultaty byłyby z pewnością jeszcze lepsze, gdyby nie kilkutygodniowy strajk rybaków, których wybuchł z początkiem sezonu śledziowego w Holandii, uniemożliwiając tym samym prowadzenie połowów naszej flotyli, podlegającej z uwagi na korzystanie z tamtejszych baz, z przepisów holenderskich.

ZAMÓWIENIE LUGRA ŚLEDZIOWEGO W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podpisało dnia 24 listopada rb. umowę ze Stocznią Gdyńską na budowę stalowego lugra motorowego, przeznaczonego do połowów śledzi.

Wymiary nowego lugra śledziowego, który zaopatrzony zostanie w wzmocnienia przeciwlodowe, umożliwiające uprawianie żeglugi w okresie zimowym, są podobne do zbudowanych w ciągu bieżącego roku lugrów śledziowych w Gdańsku i Niemczech. Wymiary jego są następujące: długość ca 38 m, szerokość 7,5 m, wysokość boczna 3,35 m, zanurzenie bez stępki 2,65 m, nośność przy zanurz. 2,65 m — 188 tDW., nośność maksymalna przy zanurzeniu do znaku wolnej burty — 230 tDW., ładowność gwarantowana 1.000 beczek szkockich, szybkość statku 10 węzłów, moc motoru głównego 350 KM.

Zgodnie z umową za wyjątkiem motoru szwedzkiej marki Atlas - Diesel, niektórych mechanizmów i urządzeń pomocniczych specjalnych, statek wykonany zostanie z materiałów krajowych. Plany nowozamówionego lugra zostały opracowane przez polskich inżynierów, którzy ulepszyli niektóre urządzenia oraz znaleźli szereg lepszych rozwiązań od zastosowanych na 5 statkach rybackich tego typu, zbudowanych ostatnio na stoczniach obcych. Dostawa nowego lugra śledziowego ma nastąpić w grudniu 1939 r.

POLSKA WYPRAWA RYBACKA NA WODY POLARNE.

W ubiegłym tygodniu wyszedł z portu rybackiego w Gdyni polski trawler rybacki „Eugeniusz" na połowy ryb na morze Barentsa. Statek ten będzie prawdopodobnie bunkrował w porcie norweskim Hammerfest, najbardziej na północ Europy wysuniętej miejscowości, oraz znajdzie się w pobliżu Wysp

Niedźwiedzich, na których swego czasu bawiła polska ekspedycja naukowa.

Pierwsza ta w historii rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego wyprawa rybacka na wody polarne, ma na celu połowy wysokowartościowych gatunków ryb morskich. Trawler rybacki „Eugeniusz“ należy do flotyli towarzystwa połowów dalekomorskich „Pomorze“ w Gdyni.

PISEMNE ZAMAWIANIE WAGONÓW W PORCIE RYBACKIM.

Ekspedycja kolejowa w Gdyni zawiadomiła przedsiębiorstwa na terenie portu rybackiego o konieczności zamawiania wagonów pod ładunki pisemnie, a nie jak to było dotychczas praktykowane, na drodze telefonicznej.

W związku z powyższym nowym zarządzeniem, szereg przedsiębiorstw portu rybackiego wysuwa zastrzeżenia, uważając wprowadzenie go w życie jako uciążliwe.

Na marginesie i dla wyjaśnienia należy wszakże zaznaczyć, że procedura taka stosowana jest już od dłuższego okresu czasu na terenie portu handlowego, gdzie dla usunięcia zdarzających się na tym tle niedokładności wprowadzono zwyczaj, że każde zamówienie wagonów na drodze telefonicznej musi być równocześnie poparte zamówieniem pisemnym.

JAK PRACUJE STOCZNIA RYBACKA ORAZ MORSKIE ZAKŁADY RYBNE W GDYNI?

Dnia 18 listopada r. b. odbyło się w lokalu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem prof. Siedleckiego z Krakowa posiedzenie Rady Nadz. Stoczni Rybackiej oraz Morskich Zakładów Rybnych, na którym omawiano szereg ważnych spraw, związanych z pracą oraz dalszym rozwojem portu rybackiego w Gdyni, jak i polskiego rybołówstwa.

Po wysłuchaniu sprawozdania Zarządu Stoczni Rybackiej o pracach bieżących, po przeprowadzonej dyskusji nad programem prac Stoczni w roku 1939 ustalono, iż w wymienionym okresie budowane będą 3 serie kutrów, w tym jedna seria kutrów do połowów dalekomorskich. Łącznie wybudowanych zostanie 10 kutrów, które przyczynią się do modernizacji taboru polskiej flotyli rybackiej.

Jak wynika ze sprawozdania Morskich Zakładów Rybnych, obejmujących eksploatację Hali i Chłodni Rybnej, magazynów śledziowych oraz fabryki mączki i oleju rybnego, praca we wszystkich działach spółki od ostatniego posiedzenia sprawozdawczego rozwija się pomyślnie. Zanotowano wzrost ilości zamrożonych ryb świeżych, przechodzących przez Chłodnię oraz zwiększenie produkcji mączki rybnej, które doprowadziło do tego, że fabryka mączki i olejów rybnych nie posiada obecnie żadnych zapasów. Wobec wzrastającego zapotrzebowania mączki, jak nas informuje Dyrektor Dr Kulikowski, czynione są usiłowania dla zdobycia surowca na ten cel przez zakup i zbieranie odpadków rybnych, jak i partyj ryb oraz śledzi nie nadających się do konsumpcji zarówno na terenie Wybrzeża, jak i Wolnego Miasta Gdańska.

Poza tym skonstatowano stały wzrost zapotrzebowania na pomieszczenia w magazynach śledziowych, wobec braku dostatecznej ilości magazynów śledzie składane są bowiem ostatnio także pod gołym niebem. Rada Nadzorcza poleciła ponadto Zarządowi Morskich Zakładów Rybnych opracowanie zagadnienia domu składowego w porcie rybackim, z przywilejem wystawiania warrantów.

Kronika zagraniczna

ANGIELSKIE I SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI OD I — X 1938 R.

Angielskie i szkockie połowy śledzi w październiku i za 10 miesięcy w latach 1938 i 1937, oraz wywóz z Wielkiej Brytanii wynosiły:

	1938		1937	
	X	I—X	X	I—X
	cwts.	cwts.	cwts	cwts.
Połowy				
angielskie	1,062,708	1,577,143	1,186,917	1,960,791
szkockie	82,017	2,604,559	67,161	1,999,537
WYWÓZ Z WIELKIEJ BRYTANII				
Ogółem	170,755	1,973,427	163,685	1,579,105
w tym do Polski	60,388	558,909	49,374	430,058

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W GT. YARMOUTH.

Według informacji angielskiego czasopisma „Fishing News“ na aukcjach w Gt. Yarmouth notowano za śledzie świeże z połowów jarmuckich za 1 cran (175 kg do 200 kg) w okresie od 14 do 19 listopada następujące ceny przeciętne:

14 XI — 22/6; 15 XI — 17/1; 16 XI — 20/1;
17 XI — 21/2; 18 XI — 22/7; 19 XI — 25/2.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI W HOLANDII.

W ciągu ubiegłego tygodnia notowano na aukcjach holenderskich za śledzie solone, pochodzące z ostatnich połowów, w beczkach handlowych (100 do 105 kg) następujące ceny przeciętne za poszczególne gatunki:

Volleharing	od 11,20—11,30 gld.
Ileharing	8,60 gld.
Steuerharing	od 9,00—9,80 gld.

Za śledzie świeże natomiast za 50 kg płacono przeciętnie 6,50 gld. Ze względu na kończący się sezon i mniejsze dowozy tendencja mocna.

ZATARG NA TLE WYBORU NOWYCH WŁADZ RYBACKICH W WIELKIEJ BRYTANII.

Ostatnio zamianowany został przez Ministra Rolnictwa i Rybołówstwa nowy skład osobowy zarządu Herring Industry Board, centralnego organu do spraw rybołówstwa w Wielkiej Brytanii, do którego weszli: Mr. Georges Hogarth jako przewodniczący oraz Sir

Evan Gibb K. B. E. C. B. i Mr. F. A. Bell M. C., jako członkowie. Kadencja nowego zarządu określona jest na czas od 1 grudnia 1938 r. do 31 marca 1942 r.

Przewodniczący zarządu G. Hogarth zajmuje dotychczas stanowisko kierownika Szkockiego Urzędu Rybackiego (Fishery Board of Scotland), z którego ma w najbliższych dniach ustąpić. Uchodzi on za doświadczonego i znającego dokładnie stosunki panujące w rybołówstwie angielskim, w którym pracuje już od roku 1912. Dwaj pozostali członkowie są kupcami. Wszyscy wymienieni są narodowości szkockiej. Zaznaczyć należy, iż pp.: Gibb i Bell są tylko tymczasowymi członkami zarządu.

Natychmiast po ogłoszeniu składu zarządu, Zrzeszenie Angielskiego Rybołówstwa (English Catschers Assotiation) wysłało pod adresem Ministra Rolnictwa i Rybołówstwa p. Morrison'a protestacyjny telegram, uzasadniając negatywne stanowisko wobec nowego składu zarządu następująco:

a) ze względu na trudną sytuację w rybołówstwie, wymagającą utrzymania zagranicznych rynków zbytu, jak również odzyskania straconych, na czele instytucji powinien stać sprężysty i energiczny organizator-przemysłowiec, nie zaś urzędnik państwowy,
b) członkowie zarządu winni być stałymi, a nie tymczasowymi,
c) interesy angielskiego rybołówstwa nie mogą być pomijane na korzyść szkockiego, co jest zupełnie możliwe przy obecnym składzie zarządu.

W konkluzji protestu zaznaczono, iż członkowie English Catschers Assotiation nie widzą możności współpracy z Herring Industry Board w składzie obecnym.

W odpowiedzi na powyższy protest odpowiedział w Izbie Gmin w dniu 21 listopada rb. Minister Morrison, zwracając się z apelem zaprzestania lokalnych sporów, a skoncentrowania pracy we wspólnym wysiłku dla podniesienia rybołówstwa, znajdującego się obecnie w bardzo trudnej sytuacji.

Sytuacja wytworzona jest bardzo charakterystyczna dla panującej obecnie sytuacji w przemyśle i handlu Wielkiej Brytanii, gdzie dotychczas strona szkocka czuła się stale pokrzywdzoną. Jaki wynik będzie obecnego sporu, trudno jest w tej chwili przewidzieć. Ciekawe jest oświadczenie w tej sprawie jednego z największych szkockich solarzy p. J. Donaldson'a, który powiedział: „Wcale nie mam pretensji do angielskiej strony za jej stanowisko, gdyż uważam, że powinna ona być reprezentowana przynajmniej przez jednego członka. Przypuszczam, że strona szkocka w podobnym wypadku postąpiłaby tak samo".

Musimy zaznaczyć, że Herring Industry Board, kierując polityką rybołówstwa angielskiego, wywiera bardzo duży wpływ na eksport śledzi solonych z Anglii.

RYBOŁÓWSTWO I SPOŻYCIE RYB W NIEMCZECH.

Plan czteroletni przewiduje podwojenie połowów niemieckich do końca roku przyszłego. Już teraz udało się podwyższyć dowóz ryb z 336.000 t. w roku 1935 na 485.000 t. w roku zeszłym i czynniki miarodajne niemieckie spodziewają się, iż uda się w roku przyszłym osiągnąć co najmniej 600.000 t. Bolączką jednak jest fakt znacznie wolniejszego wzrostu spożycia ryb morskich w głębi kraju, które także winno wykazywać tendencje rozwojowe. W rzeczywistości spożycie wzrosło w roku 1937 zaledwie o 0,4 kg na głowę, osiągając 12,4 kg na jednego mieszkańca, gdy tymczasem jako warunek rentowności zwiększonych połowów przewidziano wzrost do 2 kg w roku 1940. Uderza przy tym nierównomierność spożycia ryb morskich w Niemczech. Jest ona największą oczywiście na wybrzeżu, a więc n. p. w Hamburgu, Bremie (41 kg), dalej w większych ośrodkach miejskich, najmniejsza na wsi i w głębi kraju, a zwłaszcza w Austrii (3 kg).

NIEMIECKA WYSTAWA RYBACKA „SEGEN DES MEERES" W 1939 R.

W Hamburgu przygotowuje się obecnie wielką wystawę propagandową spożycia ryb morskich pod hasłem „Błogosławieństwo Morza". Termin otwarcia przewidziano na dzień 28 kwietnia 1939 r. Rozmiary wystawy nie są jeszcze dokładnie ustalone, ponieważ stale ulegają one zmianie. Przedłużono też czas trwania wystawy na sześć tygodni, celem zapewnienia jak najszerszej propagandy kwestii rybołówstwa. Wystawie patronuje grupa aprowizacyjna Planu Czteroletniego, Ministerstwo Aprowizacji, Główny Związek Rybaków niemieckich i inne organizacje oficjalne.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Restrykcje dewizowe i kontyngentowe, o których wspominaliśmy w ostatnim naszym sprawozdaniu wpłynęły bardzo ujemnie na obroty handlowe w najpoważniejszym sezonie jakim jest sezon przedgwiazdkowy. Firmy importowe pomimo, iż posiadają towary w magazynach portowych, w wielu wypadkach towaru swego nie mogą clić, gdyż nie mają pewności. jak się ułoży kwestia przydziału dewiz za sprowadzone artykuły.

Dotychczas nie została wyjaśniona kwestia podziału kontyngentów na następne miesiące a szczególnie, czy i kiedy czynniki miarodajne wyrażą zgodę na podział kontyngentów traktatowych, oraz czy i kiedy zaakceptują niektóre wnioski R. H. Z.-go o przywóz towarów kolonialnych w transakcjach wiązanych. Niewyjaśnienie powyższych kwestyj powoduje pewien zamęt na rynku oraz znaczną zwyżkę cen na niektóre towary. Hurtownicy krajowi w obawie, że mogą zostać bez towarów kolonialnych. zwiększyli raptownie swoje zapotrzebowania u importerów o 50 — 80 proc. ponad zapotrzebowanie normalne.

Na zwiększenie tego zapotrzebowania wpłynęły również pogłoski o mających nastąpić podwyżkach opłat za kompensaty, które już obecnie w stosunku do października wzrosły na niektóre towary o 20 do 30 proc. Nic więc dziwnego, że w takiej sytuacji każdy hurtownik chciałby powiększyć swoje zapotrzebowania na poszczególne towary jak najwcześniej.

Widoki stabilizacji rynku towarów kolonialnych. które zapowiadały się przed 2 miesiącami, zostały obecnie poważnie zachwiane ograniczeniami dewizowymi i kontyngentowymi. Ceny na poszczególne towary zwyżkują z dnia na dzień i do czasu wyjaśnienia sytuacji nie ma mowy o normalnej pracy firm importowych oraz wznowieniu prac nad stabilizacją rynku towarów kolonialnych.

Importerzy, którzy posiadają jeszcze pewne ilości oclonych towarów, sprzedają towary te w ilościach bardzo ograniczonych i to tylko swoim stałym klientom. Jest to nie tylko usprawiedliwione. ale nawet konieczne.

Kawa surowa.

Import kawy surowej jest mniejszy od zdolności konsumcyjnych rynku, poza tym kawa, która nadchodzi do portów, nie może być wprowadzona do kraju, zarówno z uwagi na brak dostatecznej ilości pozwoleń przywozu lub też niemożności podjęcia dokumentów handlowych, jak i ze względu na ograniczenia dewizowe. Ceny kawy zwyżkują z dnia na dzień.

W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego wzrost cen wynosi od 5 — 10 gr na kg — o stałych cenach nie ma na razie mowy. Towar sprzedaje się po cenie „jak się uda“. Orientacyjnie ceny te przedstawiają się za kg towaru oclonego loco magazyn importera następująco: Rio 7 zł 3,40 — 3,55, Santos zł 3,95 — 4,35, Guatemala od zł 5,30 — 5,60, Tanganika od zł 4,60 — 4,80, Capitania od zł 3,70 — 3,90, wszystko zależnie od gatunków towarów. —

Herbata.

Ceny na herbatę wzrosły od 8—20 proc. w zależności od gatunku i pochodzenia towaru. Dowozy nie pokrywają zapotrzebowania rynku, a zapasy herbaty są bardzo małe. Ceny orientacyjne są następujące: Cejlon pospolity od zł 13,50 — 14,—, Cejlon średni od zł 14,— — 15,—, Cejlon specjalny powyżej zł 16,—. Sumatra zł 14 i wzwyż, Travankore i Java w ogóle bez ceny, Darieeling od zł 16 — 19,—.

Korzenie.

Tendencja na wszystkie gatunki korzeni mocna. Zapotrzebowanie większe od podaży. Ceny mają tendencję zwyżkową z dnia na dzień — pozwoleń przywozu brak. Orientacyjnie ceny są następujące: Pieprz czarny od zł 3,45 do zł 3,55, pieprz biały zł 4, — 4,15, piment od zł 6,35 wzwyż, cynamon „Lignea“ od zł 5,40 wzwyż, Cassia Vera od zł 6.40 do zł 6.50. —

Owoce suszone.

Na wszystkie owoce suszone tendencja mocna, ceny wzrosły o 5—15 proc. Podaż poszczególnych gatunków owoców znacznie mniejsza od popytu. Orientacyjnie ceny przedstawiają się następująco: Sułtanki tureckie np. No. 10 od zł 1,95 — 2,05, figi greckie wiankowe od zł 1,10 do 1,20 za kg, śliwki amerykańskie „Oregony“ 40-50 workowe od zł 1,60, migdały włoskie — słodkie, zwykłe od zł 7,10 do zł 7,40, orzechy tureckie laskowe zwykłe od zł 3,70 — zł 3,90, orzechy laskowe sycylijskie od zł 3.60 do 3,70, daktyle marokańskie za skrz. 5 kg zł 17 do 17,50.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 15 listopada br. nadszedł do Gdyni s/s „Oksywie“ z ładunkiem 2.588 kg kawy i 972 kg herbaty. W tym samym dniu przybył s/s „Hel“, który wyładował 8.802 kg herbaty, 547 kg kawy, 9.016 kg kakao, 20.924 kg masła kakaowego, 375 kg ziarna kakaowego oraz 1.618 kg goździków. s/s „Cieszyn“ przywiózł również 15 listopada transport 1.423 kg kawy.

Zapowiedziany przez nas transport cytryn nadszedł do Gdyni dnia 16 listopada br. na s/s „Hariel“ w ilości 10.527 skrz. (ca 535.000 kg).

Dnia 19 listopada nadszedł do Gdyni s/s „Vaseland“ z transportem: z Candii — 100 w. — 5.000 kg rodzynek, oraz 1.228 w. sułtanek wagi 16.582 kg, z Istambułu 31 worków orzechów 2.480 kg, z Calamaty 8.822 worków — (229.250 kg) fig i koryntek, z Izmiru 453 worków — 60.000 kg fig i koryntek. Dla importerów gdańskich nadeszło: 13 worków — 1.040 kg orzechów z Istambułu, 148 skrzyń — 2.220 kg sułtanek z Candii, 676 worków—16.900 kg fig i koryntek z Calamaty, 1.276 worków — 17.859 kg sułtanek z Izmiru.

s/s „Chorzów“ przybył do Gdyni dnia 23 listopada z transportem 25.236 kg herbaty, 1.849 kg kawy, 1.879 kg kakao, 6.318 kg pieprzu, 6.909 kg różnych korzeni, 11.440 kg rodzynek oraz 300 kg daktyli.

Dnia 27 listopada s/s „Christian Russ“ wyładował w porcie gdyńskim 15.054 kg pieprzu.

s/s „Birkaland“ nadszedł do Gdyni dnia 28 listopada br. z transportem: 243 w. — 9.500 kg rodzynek z Limasol, 1.960 skrzynek — 28.736 kg sułtanek z Pireusu, 120 worków — 7.800 kg orzechów z Istambułu, 1.760 skrzynek — 24.445 kg sułtanek z Candii, 9.794 worków i skrzynek — 155.212 kg sułtanek i fig z Izmiru, 200 worków i skrzynek — 5.236 kg koryntek z Patras. Dla importerów gdańskich nadeszło: 300 skrzynek — 5.642 kg rodzynek i sułtanek z Candii, 1.113 skrzynek — 18.089 kg sułtanek i fig i 24 worki fig — 622 kg z Izmiru, 83 worki — 6.640 kg orzechów z Istambułu oraz 150 skrzynek—2,100 kg sułtanek z Condii.

Dnia 1 XII spodziewany jest s/s „Teseus“ z ładunkiem 13 skrzyń — 365 kg herbaty i 450 kg pieprzu.

Tego samego dnia nadejdzie s/s „Hel“ z transportem 24 skrzyń — 1.200 kg herbaty.

s/s „Joanna“ ma nadejść do Gdyni dnia 15 grudnia br. z nowym transportem cytryn oraz pierwszym ładunkiem pomarańcz i mandarynek włoskich.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 30 listopada br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 1,409 skrzyń pomarańcz, 1801 wiązek (á 30 kg) mandarynek (klementynek), 14 skrzyń cytryn oraz 4,329 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dn. 10 listopada br. zapas pomarańcz zmniejszył się o około 20 proc., zapas mandarynek o 20 proc., grapefruitów o około 10 proc., natomiast zapas cytryn został prawie że zupełnie wyczerpany.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W chwili obecnej na rynku polskim sprzedawane są mandarynki palestyńskie w cenie ca 40 zł za klatkę (35 kg brutto).

Pierwszy transport pomarańcz cypryjskich w ilości 120 skrzyń został natychmiast sprzedany po dobrej cenie 2.60—2.80 za 1 kg. Towar nadszedł w bardzo dobrym stanie.

Cytryny włoskie nie cieszą się obecnie większym zainteresowaniem z powodu spodziewanej zniżki cen, jaka nastąpi w związku z nadejściem większego transportu tego artykułu, na s/s „Katowice“. Spodziewana cena będzie się kształtowała ca 74—76 zł.

W SPRAWIE PRZYWOZU OWOCÓW I JARZYN Z FRANCJI I ALGERU.

Od dn. 1 XII 1938 r. pozwolenia na przywóz szeregu towarów z Francji i Algeru będą zaopatrywane w klauzulę: „Ważne tylko po okazaniu zaświadczenia eksportowego Francuskiego Ministerstwa Rolnictwa“.

Powyższe dotyczyć będzie następujących towarów:

— jarzyny: poz. polskiej taryfy celnej 41 — kalafiory świeże, 42 — pomidory świeże, 44 — kapusta świeża, z 49 — karczochy, szparagi;

— owoce: poz. polskiej taryfy celnej 23 z p. 1 — pestki morelowe, 55 — śliwki świeże, 57 — winogrona świeże, 59 p. 2 — śliwki suszone, 60 p. 3, 4, 5 — pomarańcze, mandarynki, grape fruits i cytryny, 61 — daktyle, 63 — figi, 69 — orzechy, 72 — migdały.

Wymienione wyżej zaświadczenia eksportowe będą wydawane eksporterom francuskim za pośrednictwem Izby Rolniczej Francusko-Polskiej w Paryżu.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 grudnia 1938 r. | NR 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ZAGADNIENIE KOMUNIKACYJNE WIELKIEGO POMORZA

(Referat wygłoszony na Izbowej Komisji Komunikacyjno - Turystycznej w dn. 7 grudnia br.)

Wśród czynników, które hamują rozwój gospodarczy Pomorza, na czoło wybija się niewątpliwie przede wszystkim zagadnienie komunikacyjne, pomyślne rozwiązanie którego może zadecydować o przyszłości gospodarczej tej połaci kraju.

W dalszych wywodach postaram się oświetlić to zagadnienie z czysto praktycznego punktu widzenia, wysuwając tylko te tezy, realizacja których obecnie i na najbliższe 5—10-lecie nie nasuwa poważniejszych trudności. Tezy nasze uważam za zupełnie realne, i nawet przy obecnych skromnych budżetach państwowych i samorządowych — za wykonalne. Z tego powodu unikam wysuwania tego, co wymaga poważnych wysiłków finansowych ze strony państwa czy samorządów.

Wywody dalsze dzielę na dziedzinę:

I spraw kolejowych
II spraw komunikacyj kołowych
III spraw żeglugi śródlądowej i
IV spraw turystycznych.

I. Sprawy kolejowe. O ile chodzi o stronę techniczną i potrzeby lokalne, można przyjąć, że Pomorze jest wyposażone w dostateczną sieć komunikacyjną kolejową pod warunkiem jednak, że w sieci kolejowej z czasem zostaną przeprowadzone dodatkowe korektury, które usuną niekonsekwencje, wynikające z odcięcia przez nową granicę polityczną kilku ważnych węzłów kolejowych.

1) Z ważniejszych robót inwestycyjnych nasuwa się konieczność możliwego przyspieszenia budowy **II-go toru Herby — Nowe — Gdynia.** Linia ta pracuje z pełną wydajnością i wyzyskana jest do ostatnich granic. Nie ulega wątpliwości, że z chwilą przestawienia dróg eksportowych przez przemysł węglowy i hutnictwo Śląska Zaolziańskiego na porty w Gdyni i Gdańsku, obecna sieć kolejowa z południa na północ okaże się wysoce niewystarczającą.

Łącznie z tym wysuwa się konieczność znacznego powiększenia zdolności przepustowej linii Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia przez **budowę drugiego toru Sopoty — Gdynia.**

Jest to od lat stałym postulatem sfer portowych w Gdyni, dotąd dla niezrozumiałych dla nas powodów niezrealizowanym.

2) Przyłączenie Pomorza do macierzy zasadniczo zmieniło przeznaczenie dróg kolejowych i kołowych na Pomorzu. Cały szereg drugo i trzecio-rzędnych szlaków stały się dziś szlakami pierwszorzędnymi. Wyposażenie jednak techniczne skrzyżowań linij kolejowych z przejazdami szosowymi pozostało takie, jakie było przed laty 30-40.

Wobec wzmagającego się silnie z roku na rok ruchu na szosach pomorskich — koniecznym jest, by Dyrekcja Kolejowa poddała rewizji całokształt stanu technicznego i klasyfikacji przejazdów kolejowych, osobliwie w ożywionych turystycznych i tranzytowych rejonach północnego Pomorza.

W konsekwencji należy przystąpić do stopniowego i planowego usuwania skrzyżowań na jednym **poziomie kolei i szos.** W pierwszym rzędzie rozchodzi się o przejazd Subkowy i o znany przejazd za Puckiem, który już był przyczyną śmiertelnych katastrof. Tak samo o przejeździe koło st. Smentowo, na linii Smentowo — Skórcz.

Jednocześnie powinnaby Dyrekcja Kolejowa zarządzić doprowadzenie chociażby do przyzwoitego stanu nawierzchni szosowej na przejazdach, które są przeważnie w stanie wysoce niezadawalniającym.

3) Celem umożliwienia sprawniejszej obsługi rozgałęzionych drugorzędnych linij dojazdowych w obrębie D. O. K. P. Toruń, co możliwe jest tylko za pomocą lekkich wagonów motorowych, należy wyposażyć Dyrekcję Kolejową w Toruniu w większą ilość takich wozów.

4) Pomorze leży daleko od źródeł surowcowych z jednej strony, z drugiej — od krajowych rynków zbytu. Wskutek tego zdolność konkurencyjna pomorskich zakładów przemysłowych w porównaniu z przemysłem polskim, leżącym w bliskości zagłębi węglowych i G. Śląska, jest wybitnie nierówna.

Jako rezultat tego stanu widzimy stopniowy upadek i likwidację prosperującego dawniej przemysłu pomorskiego i nadnoteckiego. Prosperowanie to przemysł pomorski zawdzięczał jedynie preferencyjnym taryfom kolejowym niemieckim.

Ponieważ nie leży w interesie ogólnopaństwowym dalsza likwidacja i zanik tego przemysłu, lecz wręcz odwrotnie, dalszy jego rozwój zachodzi nieodzowna potrzeba rewizji dotychczasowej polityki taryfowej w odniesieniu do zasadniczych surowców i półfabrykatów przywożonych na Pomorze, wzgl. fabrykatów masowo z Pomorza wywożonych.

Ten stały postulat wysuwany był niejednokrotnie, osobliwie energicznie przez Radę Gospodarczą Pomorza w 1933 r. pod przewodnictwem p. min. Janty Połczyńskiego i doznał wtedy bardzo przychylnego przyjęcia. Dziś znów w formie najenergiczniejszej poddajemy go pod rozwagę.

Na zakończenie nie możemy nie wyrazić swego ubolewania, że zniesiono Dyrekcyjne Rady Kolejowe, umożliwiające stały kontakt z kierowniczymi czynnikami Dyrekcyj Kolejowych. Wznowienie podobnych periodycznych wspólnych konferencyj, o ile to byłoby możliwe, powitanoby z zadowoleniem ze strony sfer gospodarczych.

II. Sprawy dróg kołowych.

1)Istniejąca sieć bitych dróg kołowych w Woj. Pomorskim, za wyjątkiem 4 powiatów b. Woj. Warszawskiego, uważać można dla ruchu lokalnego za wystarczającą.

Zupełnie niewystarczające są połączenia zaplecza i reszty kraju z Gdynią i Wybrzeżem morskim. Nowe odcinki dróg, łączące zaplecze z Gdynią przez Zblewo, Nową Karczmą, Egiertowo — Żukowo z ominięciem W. M. Gdańska, ze względu na niezwykle kręte, wąskie i o niewyrównanych profilach pojedyncze szlaki, tylko chwilowo i na bardzo krótko zadawalają głód dobrej autostrady.

Wzmagający się z dnia na dzień ruch pojazdów mechanicznych, osobliwie ciężkich aut towarowych od i do morza, uniemożliwia już obecnie szybszą i nieprzerwaną komunikację do Gdyni. Sytuacja ta pogarsza się dosłownie z dnia na dzień i wymaga stanowczych posunięć.

Dlatego uważamy za konieczne w najbliższym już czasie przystąpić do budowy prawdziwej szerokiej autostrady do Gdyni, łączącej tylko pewne końcowe miejscowości najprostszymi liniami. Roboty te po stosownym wytrasowaniu i po dokonaniu wywłaszczenia potrzebnych terenów, rozłożone być winne na 5—10 lat i planowo realizowane etapami. Nie poruszamy tu strony finansowej, gdyż wykracza to poza ramy naszej konferencji. Jedynie chcielibyśmy wskazać na poważne zadanie ciążące w tej sprawie na Funduszu Pracy.

W ten sposób należałoby niezwłocznie zająć się budową względnie - rozszerzeniem i modernizacją:

a) nowej prawdziwej autostrady z kierunkiem: Świecie, Osie — Tleń — Gdynia;

b) rozszerzeniem i modernizacją szosy Bydgoszcz — Tczew osobliwie na niektórych odcinkach (Bydgoszcz — Nowe n. W.):

c) Zakończeniem rozpoczętej przy pomocy Funduszu Pracy drogi Warlubie — Lubichowo.

d) naprawą szosy Włocławek — Kowel.

Te 4 drogi specjalnie przeznaczone są dla obsługi naszych obu portów i rejonów morskich, i powinny być w odpowiedni sposób budżetowo traktowane i dotowane.

Należy nadmienić, że nieomal każda droga na Pomorzu o lokalnym ściśle przeznaczeniu jest w stanie znacznie lepszym, niż obecna niewierzchnia na głównym szlaku państwowym Bydgoszcz — Świecie — Nowe i Chełmża — Bielczyny (na niektórych odcinkach).

Jako drugie pilne zadanie uważamy ustalenie i rozbudowę magistralnych tras w środkowym i południowym Pomorzu z b. Kongresówki i Małopolski do Gdyni, które prowadzą obecnie przez Grudziądz. Jedyny jednotorowy most kolejowo - szosowy w Grudziądzu, obsługujący oba brzegi Wisły na przestrzeni około 60 km w rejonach najbardziej żyznych i zaludnionych Pomorza, jest zupełnie niewystarczający, co specjalnie uwidacznia się w dni targowe.

Wobec tego wydaje się koniecznym przyspieszyć rozpoczęcie budowy mostu przez Wisłę pomiędzy Chełmnem a Świeciem celem odciążenia mostu w Grudziądzu i skierowanie na tą drogę ruchu do Gdyni i na przyszłą autostradę. Jednocześnie należy podkreślić niemożliwość przedostania się promem przez Wisłę w Chełmnie i Świeciu w ciągu 4—5 miesięcy w roku, co wysoce hamuje rozwój 4 powiatów środkowego Pomorza.

2) Akcentujemy tu ponownie konieczność standaryzacji drogowskazów, osobliwie na trasie do Gdyni przez Grudziądz — Skórcz — Egiertowo — Żukowo oraz na turystycznych szlakach kaszubskich. To samo dotyczy drogowskazów tranzytowych w miastach i miasteczkach, których prawie wszędzie brak lub też są one zupełnie niewidoczne i nieczytelne.

Istniejące najnowsze przepisy pod tym względem winny być czym prędzej wprowadzone w życie.

3) Niektóre szosy państwowe znajdują się częściowo w stanie zupełnej ruiny wskutek braku funduszów na konserwację. Najgorszy stan wykazują niektóre odcinki najważniejszych szlaków tranzytowych mianowicie:

Inowrocław — Toruń — Grudziądz, Bydgoszcz — Tczew i Włocławek — Kowel.

Uważamy to za niedopuszczalne i domagamy się — jak już wspomniałem — **większych dotacyj budżetowych** celem umożliwienia należytej konserwacji tych szos. Poza tym zalecałoby się stopniowe zaopatrywanie szos tych w ulepszone nawierzchnie.

III. Sprawy dróg wodnych.

Postulatem całej Polski jest przystąpienie do planowej regulacji i uspławnienia Wisły. Na naszym terenie aktualną jest również sprawa budowy portów w Chełmnie lub Świeciu, wobec zakończenia obwałowania obu brzegów w Chełmnie oraz we Włocławku.

IV. Sprawa turystyki.

Ożywienie turystyki ściśle uzależnione jest przede wszystkim od stanu dróg i połączeń na Pomorzu.

Teren Pomorza dla coraz większego ożywienia turystyki nie potrzebuje żadnej atrakcji, gdyż ma ją w postaci bezkonkurencyjnego morza. Należy tylko dążyć do unormowania i unowocześnienia warunków bytowania nad morzem.

W tym celu należy:

1) popierać drogą ulg podatkowych — przede wszystkim komunalnych i miejskich — budowę, zakładanie i prowadzenie nowoczesnych hoteli i pensjonatów.

2) drogą sprawiedliwego normowania cen w sezonie, które na wybrzeżu są najwyższe w całej Europie, umożliwić szerszym masom pobyt na Wybrzeżu.

3) drogą popierania budowy garaży i warsztatów reperacyjnych wzdłuż głównych szos, w miastach i letniskach, zachęcać do turystyki samochodowej.

Poza tym celem wzmocnienia propagandy i umożliwienia należytej orientacji, winien Związek Miast Pomorskich wydać ilustrowany przewodnik po Pomorzu ze wskazaniem na okazy zabytkowe i atrakcyjne, wraz z dokładnymi mapami automobilowymi. Również poszczególne miasta zainteresowane we wzmożeniu się turystyki, winny wydać osobne przewodniki po swoich miastach.

Zagranica zrozumiała już dawno doniosłość takich propagandowych książek i ulotek w kierunku wzmożenia turystyki i przyciągania turystów. U nas zrozumienie to jest jeszcze bardzo nikłe. Należy pamiętać, że turystyka jest źródłem egzystencji i bogactwa całych krajów, miast i wsi.

Inż. Alfred Dziędziul.

MAKLER OKRĘTOWY W OŚWIETLENIU PRAWNYM

I. Makler okrętowy, jako określenie w języku potocznym.

Maklerem okrętowym nazywana jest w języku potocznym, używanym w obrocie morskim, osoba, która zarobkowo załatwia w porcie najróżniejsze sprawy, związane z żeglugą morską, w szczególności z wyjazdem i przyjazdem statków oraz z zawieraniem i wykonywaniem umowy przewozu, niekiedy także ze sprzedażą statków, przy czym osoba ta działa nie w imieniu własnym, lecz jako pośrednik lub na mocy specjalnego zlecenia. Nie jest to określenie maklera okrętowego w sensie prawnym, a w tym sensie, w jakim się faktycznie maklera okrętowego pojmuje w obrocie morskim. Jego rola, którą on odgrywa, wysuwa go mimo, że wykonywa w obrocie morskim funkcje natury pomocniczej, na pierwszy plan w tymże obrocie, gdy tymczasem armator, będąc przewoźnikiem, t. j. tym, który podejmuje się przewozu na morzu, oraz jego kapitan, który kieruje statkiem, schodzą na drugi plan, o ile chodzi o samą technikę załatwiania spraw przewozu w porcie. Makler okretowy jest w porcie duszą obrotu morskiego. Tłumaczy się to tym, że przedsiębiorstwa okrętowe, których główna siedziba jest zwykle poza portem, zwłaszcza gdy chodzi o zagraniczne przedsiębiorstwa, muszą posługiwać się w portach osobami pomocniczymi, załatwiającymi sprawy przewozu. Ważna rola maklerów okrętowych w portach sprawia, że od ich solidności i poziomu pracy zależna jest opinia portu. Opinia ta zaś ma wielkie znaczenie dla konkurencyjności portu wobec innych portów.

W niektórych krajach, jak we Francji, maklerzy okrętowi są powołanymi przez władzę państwową funkcjonariuszami publicznymi (officiers publics).

W Danii wymagane są: koncesja i specjalne kwalifikacje, (egzamin etc.), poza tym przysięga. Podobnie jest w Szwecji. Obserwujemy jednak w poszczególnych krajach, że rozwój instytucji maklera okrętowego idzie na ogół w kierunku wolnego zawodu, a zaprzysiężonych i koncesjonowanych maklerów okrętowych kasuje się. Tak w Belgii courtier maritime, w Anglii ship-broker i w Niemczech Schiffsmakler są całkiem prywatnymi osobami, które mają całkowitą swobodę przy wykonywaniu swych czynności maklerskich. W Niemczech skasowano zaprzysiężonych maklerów okrętowych z wprowadzeniem kod. handlowego z 10 V 1897 r.

II. Makler okrętowy w sensie prawnym.

W rozumieniu prawa maklerem handlowym jest tylko ten, kto zawodowo, za wynagrodzeniem (prowizją), podejmuje się dla innych osób, nie będąc przez nie upoważnionym na podstawie stałego stosunku umownego, pośrednictwa przy zawieraniu umów, dotyczących nabywania lub sprzedaży towarów albo papierów wartościowych, asekuracji, przewozu towarów, najmu statków i umów dotyczących innych przedmiotów obrotu handlowego. Ta definicja prawna maklera handlowego, ustalona w §§ 93, 99 niem. kod. handl., została utrzymana w zakresie obrotu morskiego przepisem art. XXIV p. 3 przepisów wprowadzających polski kodeks handlowy z 27 VI 1934 r. Różni się ona od definicji prawnej zwykłego pośrednika (maklera cywilnego) przez to, że czynności tego ostatniego mogą obejmować nie tylko płatne pośrednictwo przy zawieraniu umów, ale także za opłatą prowizji, nastręczanie sposobności do ich zawarcia (art. 517 kod. zob.) Stosując zasadniczą definicję maklera handlowego, ustaloną w §§ 93, 99 niem. kod. handl., do maklera okrętowego, należy stwierdzić, że maklerem okrętowym w sensie prawnym jest tylko ten, kto zawodowo (zarobkowo) podejmuje się pośrednictwa przy zawieraniu umów, dotyczących obrotu morskiego, nie działając przy tym na zasadzie stałego mandatu.

Jak widzimy czynności maklera okrętowego w rozumieniu prawa stanowią tylko część czynności maklera okrętowego w znaczeniu potocznym, gdyż ten ostatni nie ogranicza się do pośrednictwa przy zawieraniu umów, a załatwia, jak zobaczymy poniżej, sprawy obrotu morskiego w znacznie szerszym zakresie.

III. Makler okrętowy jako ajent linii okrętowej.

Często bywa, że makler okrętowy załatwia sprawy w porcie dla linii okrętowej na podstawie stałego zlecenia, w szczególności pośredniczy przy zawieraniu z nią umów przewozu albo zawiera je w jej imieniu, czyli jest dla linii stałym akwizytorem frachtów morskich. Działa on wtedy jako ajent handlowy w sensie prawnym, mianowicie w rozumieniu art. 568 naszego kodeksu handlowego. Makler okrętowy i ajent okrętowy, są to różne pojęcia prawne. Oczywiście, że czynności obu można połączyć w jednej osobie jako też wykonywać czynności albo jednego albo drugiego. Zwykle też makler okrętowy sprawuje czynności ajenta jednej lub kilku linij okrętowych w żegludze regularnej. Przy tych czynnościach nie ogranicza się on do pośrednictwa przy zawieraniu umów, oraz zawierania ich i podpisywania konosamentów w imieniu linii, a załatwia w jej imieniu także inne sprawy dotyczące statku znajdującego się w porcie.

IV. Całokształt czynności maklera okrętowego w obrocie morskim.

Czynności maklera okrętowego (nie w znaczeniu prawnym, a w znaczeniu potocznym czyli znacznie szerszym) mogą być bardzo różnorodne. Z t. zw. maklerką okrętową związane są w rzeczywistości najróżniejsze czynności. — Makler może być czynny dla armatora przy sprzedaży statków, zawieraniu innych umów, w szczególności umowy przewozu (jako akwizytor frachtów), podpisywać nawet w imieniu armatora dokumenty przewozowe, zwłaszcza konosamenty, zawierać umowy odnoszące się do zaopatrywania statków w prowiant, opał i sprzęt okrętowy, przeprowadzać t. zw. klarowanie statków (ang. clearing, franc. conduite, niem. Klarierung), wystawiać t. zw. manifest (spis towarów na statku), inkasować przewoźne i postojowe, badać legitymację odbiorcy ładunku w porcie przeznaczenia (np. przez ostemplowanie konosamentu), przygotowywać materiały do sporządzenia protestu morskiego, udzielać eksporterom i importerom informacji o rynku frachtowym. Może on być także równocześnie ajentem asekuracyjnym (Ship-and Insurance-Broker, Schiffs- und Versicherungsmakler) i ajentem celnym, załatwiającym dla statku i ładunku formalności celne w porcie. — Ponieważ jest on kupcem w rozumieniu prawa handlowego (art. 2 k. h.), obowiązany on jest przy wykonywaniu udzielanych mu zleceń dokładać staranności sumiennego kupca (art. 501 k. h.) Z tą sumiennością nie da się pogodzić załatwianie spraw, które kolidowałyby z interesami jego zleceniodawcy.

T. zw. klarowanie statków obejmuje szereg czynności maklera okrętowego. Pojęcie to nie jest zdefiniowane ustawowo, ustaliło się ono jednak w praktyce i judykaturze. Mianowicie przez klarowanie statku należy rozumieć odprawę statku u kompetentnych władz („vorgeschriebene Abfertigung des Schiffes bei den in Betracht kommenden Behörden“, rozstrzygnięcie Hanzeatyckiego Sądu Ap. w Hamburgu, cytowane w Seufferts Archiv t. 55, str. 435; porówn. Georg Schaps, das deutsche Seerecht, Kom. zum 4. Buch des Handelsgesetzbuches. 1921, str. 296). Przy wchodzącym do portu statku mówi się o „klarowaniu na wejściu“ — Einklarierung, conduite d'entrée), a przy wychodzącym o „klarowaniu na wyjściu“ (Ausklarierung, conduite de sortie). W razie odejścia statku z portu, klarowanie obejmuje zawiadomienie właściwej władzy portowej o wyjściu statku z portu, w razie potrzeby wezwanie pilota celem wyprowadzenia statku z portu jako też uiszczenie opłat portowych. Makler depeszuje zwykle o odejściu statku swemu towarzystwu okrętowemu, w razie potrzeby także wysyłającemu i odbiorcy ładunku. Do klarowania statku zalicza się także sporządzanie manifestu (spisu towarów na statku) w kilku egzemplarzach (1 egzemplarz otrzymuje kapitan statku) i skierowanie jednego egzemplarza do właściwej władzy w porcie.

Podobnie załatwia makler okrętowy formalności wobec władz w porcie w związku z przyjściem statku do portu. Wszystkie te czynności stanowią klarowanie statku.

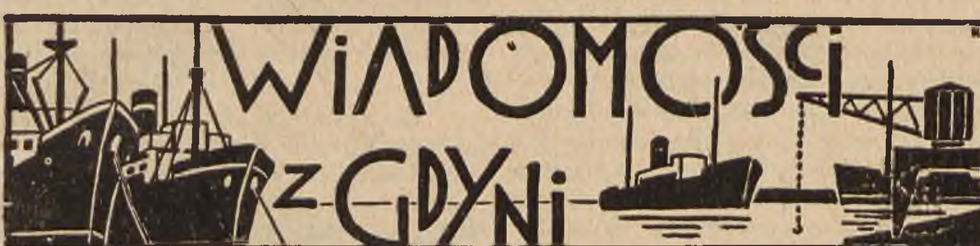
Poza powyższymi wszystkimi, licznymi czynnościami makler okrętowy sprawuje często inne funkcje, np. przygotowuje materiały do sporządzenia przez dyspaszerów planu rozdziału szkody, powstałej wskutek awarii wspólnej. Działa on wtedy jako t. zw. komisarz awaryjny. Często łączy on, jak już zaznaczono, właściwe czynności maklera okrętowego z działalnością ajenta celnego, załatwiającego formalności celne dla statków i ładunków, albo ajenta asekuracyjnego. Czynności te są w Polsce uzależnione od osobnych koncesyj (art. 33 prawa celnego z dnia 27 października 1933 r. — Dz. U. R. P. nr 84, poz. 610, rozp. Prez. Rz. z dn. 24 X 1934 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym, Dz.U.R.P. nr 96, poz. 864). Poza tym zdarza się, że makler okrętowy trudni się spedycją, załatwiając sprawy związane z załadowaniem ładunku na statek. Przy tych czynnościach musi on stosować pewną ogledność wobec firm spedycyjnych, aby z nimi nie konkurować, gdyż one przede wszystkim dają mu sposobność zarobku, kierując do niego ładunek do przewozu.

W Polsce działalność maklera okrętowego nie jest zależna od koncesji. Jeśli jednak art. 4, p. 7 rozp. Pr. Rz. z 25 VII 1927 r. o izbach przemysłowo-handlowych (Dz. U. R. P. nr 45 z r. 1936, poz. 335) postanawia, że izby te „ustanawiają" maklerów okrętowych, to może mieć tylko to znaczenie, że „ustanowieni" maklerzy okrętowi mogą posiadać większy autorytet niż „nie ustanowieni". Jednakże obecnie istnieje tendencja, aby w Gdyni, ze względu na specyficzne warunki tego portu, działalność maklera okrętowgo poddać częściowej reglamentacji (koncesji). Problem ten jako zagadnienie gospodarcze nie może być przedmiotem niniejszego artykułu, zawierającego rozważania prawnicze. Projekt odnośnej ustawy reglamentacyjnej już istnieje.

Polscy maklerzy okrętowi są zrzeszeni w „Polskim Związku Maklerów Okrętowych". Związek ten ustalił taryfę opłat za czynności maklerskie (taryfa z dnia 1 IV 1934).

Literatura: Beukemann, Die Geschichte des Hamburger Mäklerrechts, Heidelberg, 1912 — Hasselmann, Der Schiffsmakler in Hamburg, Göttingen, 1913; Kleemann, Der Schiffsmakler im Seeverkehr, Hamburg, 1934; Rippert, Droit maritime, Paryż 1929, t. I., str. 962 i nast.; Zander, Die Rechtliche Stellung des Schiffsmaklers, Brema, 1932.

Dr Władysław Sowiński



XII ZWYCZAJNE PLENARNE ZEBRANIE NASZEJ IZBY.

Dnia 14 grudnia rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora XII. Zwyczajne Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Po zagajeniu zebrania, Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, w którym przedstawił sytuację gospodarczą w okręgu Izby w roku bieżącym, z osobnym uwzględnieniem odcinka pracy portu i handlu zamorskiego. Z przeglądu i charakterystyki zjawisk gospodarczych wynika, że na tle ogólnego ujemnego bilansu handlowego Polski — Pomorze wykazuje pocieszający fakt wzrostu eksportu.

Jeśli chodzi o sytuację na odcinku obrotów portowych Gdyni, wykazuje ona pewien nieznaczny wzrost obrotów, a mianowicie 2,3 proc. w okresie 11 miesięcy r. 1938 w porównaniu z tym samym okresem 1937 r., jednak w zakresie importu za wymieniony czas zaobserwować można spadek o 10 proc., za to wywóz wykazał 5,3 proc. wzrostu. W konkluzji zauważyć przeto należy, że dynamika wzrostu obrotów za r. 1938 w porównaniu z ubiegłymi latami została znacznie osłabiona. Z kolei Dyrektor Izby p. Mgr Józef Kawczyński przedstawił sprawozdanie z działalności Izby ze szczególnym uwzględnieniem prac Komisyj Stałych. Jeśli chodzi o działalność biura Izby, należy podkreślić prowadzone ostatnio prace przygotowawcze na konferencję importową w styczniu 1939 r., na którą Izba opracowała zagadnienie handlu importowego owoców południowych i śledzi. Prowadzi się również prace dla mającej być zwołanej Pomorskiej Rady Gospodarczej. Przy Izbie utworzone zostały ostatnio nowe referaty a mianowicie: przemysłowy i rybołówstwa.

Po tych sprawozdaniach wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos Radcowie: pp. Podraszko, Cylkowski i Wiceprezes Izby Inż. A. Dziedziul.

W wyniku dalszych obrad Plenarne Zebranie Izby uchwaliło zmianę Statutu Izby w odniesieniu do zrównania liczby Radców w Sekcji Żeglugowo-Portowej z ilością Radców w innych Sekcjach, która obecnie wynosi w Sekcji Przemysłowej i Handlowej po 24 Radców. Poza tym Plenarne Zebranie postanowiło zwiększyć ilość Wiceprezesów Sekcji Przemysłowej z dwóch do 3. Uchwały te

zostaną przedłożone do zatwierdzenia Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Do Komisji Rewizyjnej Izby na rok 1939 wybrani zostali Radcowie pp. Inż. Kazimierz Krzyżanowski, Jerzy Hildt i Kazimierz Mucha.

Na koniec Plenarne Zebranie zatwierdziło uchwałę Prezydium Izby w sprawie kredytów dodatkowych na rok 1939.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO TURYSTYCZNEJ NASZEJ IZBY.

Dnia 7 grudnia r. b. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. A. Dziedziula posiedzenie Komisji Komunikacyjno - Turystycznej Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, podczas którego wygłoszono następujące referaty:

„Zagadnienia komunikacyjno — turystyczne Wielkiego Pomorza“ przez Wiceprezesa Izby inż. A. Dziedziula, „Zamierzenia inwestycyjne Urzędu Woj. Pomorskiego w zakresie dróg kołowych“ przez Naczelnika inż. K. Lewandowskiego, „Zamierzenia inwestycyjne Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg wodnych“ przez Naczelnika inż. J. Tyrałę i „Zamierzenia inwestycyjne kolejowe Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu“ przez Naczelnika D. O. K. P. inż. Krynickiego.

Wymienione referaty wzajemnie uzupełniające się pod względem treści, obejmowały całokształt spraw komunikacyjno — turystycznych Wielkiego Pomorza z uwzględnieniem projektowanych inwestycyj w poszczególnych dziedzinach.

Spośród najważniejszych postulatów Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, które zostały uchwalone i przyjęte przez Komisję, wymienić należy następujące: w dziedzinie komunikacji kolejowej — budowa drugiego toru kolejowego, magistrali Węglowej Herby Nowe - Gdynia, budowa drugiego toru kolejowego z Gdańska do Wejherowa; w dziedzinie komunikacji kołowej — opracowanie planu budowy autostrady, łączącej najkrótszą linią zaplecze z Wybrzeżem, przystąpienie do budowy mostu pod Chełmnem z uwagi na znaczenie przechodzącej przez tą miejscowość drogi kołowej, łączącej Górny Śląsk z Gdynią, forsowanie budowy najkrótszego połączenia Centralnego Okręgu Przemysłowego i stolicy Państwa z Wybrzeżem przy wykorzystaniu istniejącego mostu w Grudziądzu, uporządkowanie i ujęcie w pewien standart drogowskazów na głównych szosach pomorskich; z uwagi na rolę Wielkiego Pomorza w naszej strukturze ogólno - gospodarczej jako obszaru tranzytowego — udzielanie regularnych i większych, aniżeli dotychczas dotacyj z budżetu państwowego na konserwację dróg państwowych: postulat ten dotyczy w szczególności tras: Inowrocław — Toruń — Grudziądz oraz Bydgoszcz — Tczew; w dziedzinie żeglugi śródlądowej — przystąpienie do planowej akcji nad użeglownieniem Wisły; w dziedzinie turystycznej — udzielanie pomocy przy budowie garaży i warsztatów reperacyjnych wzdłuż głównych tras, prowadzących na Wybrzeże oraz wydanie przewodnika turystycznego po Pomorzu z dokładną mapą komunikacyjno-turystyczną.

W ożywionej dyskusji, jaka wywiązała się nad poszczególnymi kwestiami zabierali głos pp.: Prezydent miasta Bydgoszczy L. Barciszewski, Radca Zawadzki, Dyr Sieradzki, Notariusz Chudziński, Inż. Malisz, Radca Tołłoczko, Radca Stamm, Wiceprezydent miasta Inowrocławia Jüngst, Radca Tymieniecki, kilkakrotnie Przewodniczący Izby Inż. Dziedziul oraz poseł Marcinkowski, który w imieniu grupy posłów i senatorów Wielkiego Pomorza oświadczył, że jakkolwiek pomorscy przedstawiciele parlamentu są przeważnie rolnikami, to jednak postulaty Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni będą w całej rozciągłości popierali na forum parlamentu, albowiem wychodzą z założenia, że w danym wypadku interesy przemysłu i handlu pokrywają się z potrzebami rolnictwa.

POSIEDZENIE IZBOWEJ SEKCJI ŻEGLUGOWO, PORTOWEJ.

Dnia 13 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. inż. Rawicz-Szczerbo posiedzenie Sekcji Żeglugowo-portowej naszej Izby.

Na posiedzeniu tym korespondent Izby p. Dr Kasprowicz referował sprawę zmiany Statutu Izby w kierunku powiększenia liczby Radców Sekcji Żeglugowo-Portowej z 12 do 20, co w formie wniosku postanowiono przedstawić na Plenarnym Zebraniu.

Poza tym omawiano sprawy objęte porządkiem obrad XII-ego Plenarnego Zebrania Izby oraz sprawy dotyczące szkolnictwa zawodowego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ.

Dn. 13 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. Dr. Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej naszej Izby, na którym omawiano sprawy objęte porządkiem obrad XII Plenarnego Zebrania Izby. Ponadto ustalono treść ankiety, która ma na celu zorientowanie się w aktualnych potrzebach przemysłowych oraz dalszych możliwościach rozwojowych przemysłu pomorskiego.

Obecny na posiedzeniu Radca Jagodziński, członek tymczasowej Komisji Rewizyjnej Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zapoznał Sekcję z wynikami prac za lata: 1935 i 1936.

POSIEDZENIE IZBOWEJ SEKCJI HANDLOWEJ.

Dnia 14 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. Dr. Smolenia posiedzenie Sekcji Handlowej naszej Izby.

Na posiedzeniu tym Wicedyrektor Izby p. T. Marchlewski złożył sprawozdanie z działalności Izby na odcinku handlu wewnętrznego i zagranicznego, po czym rozwinęła się dyskusja, podczas której m. i. omawiano również sprawy objęte porządkiem obrad XII Plenarnego Zebrania Izby.

ZARYS PROGRAMU GOSPODARCZEGO MIASTA PORTOWEGO GDYNI.

Na zaproszenie Koła Dziennikarzy Gdyńskich, wygłosił dnia 11 grudnia br. Komisarz Rządu mgr Fr. Sokół odczyt pt. „Zarys programu gospodarczego miasta portowego Gdyni“.

Referat ten stanowił pewnego rodzaju zbiór wytycznych programowych, odnoszących się do dalszego rozwoju miasta portowego, zarówno na odcinku gospodarki żeglugowo - portowej, jak i samorządowo - miejskiej.

Odczyt powyższy z uwagi na temat, jak i oficjalne stanowisko prelegenta wywołał olbrzymie zainteresowanie społeczeństwa, o czym świadczy przepełniona sala słuchaczy w kinie „Polonia“.

REFERAT BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W Izbie naszej utworzono ostatnio Referat Budownictwa Okrętowego, którego zadaniem jest nawiązanie i ułatwianie współpracy polskiego przemysłu poddostawczego ze stoczniami krajowymi i zagranicznymi.

Dążąc do uruchomienia placówki informacyjnej, zdolnej do udzielenia miarodajnych wyjaśnień zainteresowanym stronom, Referat szczegółowo bada:

1) które z krajowych zakładów są zdolne przyjąć i należycie wykonać obstalunek stoczni okrętowych,

2) jakie części mogą być wykonane w kraju,

3) na jakie trudności przemysł poddostawczy napotyka przy produkcji,

4) jakie są możliwości ulokowania polskiej produkcji na wewnętrznym i zagranicznym rynku.

Celem uzupełnienia potrzebnych materiałów, Izba rozesłała w ostatnich dniach odpowiednie zapytania do szeregu firm krajowych. Przedsiębiorstwa, które takiego pisma nie otrzymały, proszone są o podanie Izbie w możliwie bliskim terminie, czy dostarczały swe produkty dla stoczni, z podaniem, kiedy dostawy miały miejsce, na jakie stocznie i dla których statków.

Jednocześnie Izba prosi o scharakteryzowanie możliwości produkcyjnych danego zakładu na cele budownictwa okrętowego oraz o przedłożenie sugestyj co do koniecznych udogodnień w zakresie ściągania ofert, warunków dostaw, transportu itp.

Ze swej strony Izba może służyć informacjami o normach technicznych, wymaganych przez Lloydy angielski i niemiecki, jako też o statkach polskich, będących w budowie na stoczniach krajowych i zagranicznych.

POLSKIE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE, A DOSTAWY KRAJOWE.

W związku z udzieleniem zamówień na statki Stoczni Gdyńskiej, jak i pracą Stoczni Marynarki Wojennej staje się coraz bardziej aktualna kwestia dostaw ciężkiego przemysłu śląskiego dla potrzeb polskiego budownictwa okrętowego.

Przy dostawach do stoczni materiałów technicznych do budowy statków lub... okrętów dostawcy muszą uzyskać t. zw. atesty od towarzystw klasyfikacyjnych dla handlowych statków morskich. Przez atesty te, towarzystwa klasyfikacyjne potwierdzają, że dostarczone do budowy okrętów materiały odpowiadają normom ustalonym przez dane towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne Lloyd Register of Shipping posiada oddział w Gdyni, jednakże oddział ten wydaje tylko atesty na okręg północny Polski (od Warszawy na północ), natomiast przemysł śląski, który w dostawach dla polskiego budownictwa morskiego odgrywa coraz większą rolę — zmuszony jest uzyskiwać atesty w oddziale Lloyd‘u w Wiedniu. Dla usunięcia powstających przez to trudności, z dniem 1 marca 1939 r. zostanie utworzony jak podaje Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu — pododdział Lloyd‘u w Katowicach. Katowicką placówkę Lloyd‘u prowadzić będzie specjalista — Polak, odbywający obecnie odpowiednią praktykę za granicą.

O POLSKOŚĆ NAZW PRZEDSIĘBIORSTW GDYŃSKICH.

Dnia 2 grudnia br odbyło się w lokalu naszej Izby zebranie dyskusyjne Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Gdyni, przedmiotem którego był odczyt współpracownika Instytutu Bałtyckiego mgr. Wł. Biermańskiego pt. „O nazwach gdyńskich przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych“.

W dłuższym i wyczerpującym referacie omówiona została aktualna kwestia prawidłowego określania nazw przedsiębiorstw, stosownie do ich charakteru i zakresu pracy, oraz zgodnie z duchem języka polskiego. Właściwość oraz niewłaściwość używania nazw przez poszczególne firmy przedstawiono z uwzględnieniem poszczególnych branż na podstawie spisu księgi telefonicznej.

W dość ożywionej dyskusji, w której zabierali głos p. p.: dyr Kawczyński, Dr Kasprowicz, Dr Borowik i mgr Bieniasz, poruszono kwestię przestrzegania czystości języka polskiego przy określaniu nazw firm oraz zastanawiano się nad sprawą możliwości zastosowania egzekutywy dla realizacji tego postulatu.

KONFERENCJA W SPRAWIE G. A. M.

Dnia 15 grudnia br. odbyła się pod przewodnictwem prezesa naszej Izby p. St. Tora konferencja w sprawie omówienia możliwości korzystania przez sfery gospodarcze z Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim.

Porządek dzienny wypełniły dwa referaty a mianowicie „Zakres działalności G. A. M. i zagranicznych instytucyj pokrewnych“, wygłoszony przez A. Zakrzewskiego, sekretarza GAM-u oraz „Wyniki działalności GAM-u i program na przyszłość“, wygłoszony przez konsula B. Rusieckiego, kierownika GAM-u.

Nad kwestiami, przedstawionymi w referatach rozwinęła się dość ożywiona dyskusja, w której zabierali głos pp.: dyr Nagórski, dr

Kasprowicz, inż. Nelard, nacz. Walewski i mgr Bieniasz. W dyskusji tej stwierdzono obiektywnie dotychczasową sprawność organizacyjną GAM-u, oraz wysunięto pod jego adresem rozmaite dezyderaty m. in. wskazano na potrzebę zbierania i tłumaczenia przepisów portowych, gromadzenia i zestawiania notowań frachtów morskich, jak również kontynuowania akcji w zakresie informacyj prasowych. Stwierdzono równocześnie niedostateczny stopień wykorzystania posiadanych przez GAM materiałów przez odnośne mogące być zainteresowane czynniki.

W celu dalszego rozwoju GAM-u podtrzymano apel do sfer gospodarczych, aby w instytucji tej skoncentrować zakupy drogich publikacyj zagranicznych oraz aby przedsiębiorstwa nadsyłały do Archiwum niepotrzebne im już a używane w praktyce gospodarczej dokumenty, mogące być dla badaczy naukowych cennym materiałem archiwalnym.

Na marginesie dyskusji poruszono również kwestię dalszego rozwoju rodzimej fachowej prasy gospodarczo-morskiej, przy czym sfery portowe Gdyni wyraziły pogląd, iż „Biuletyn" Izby odpowiada potrzebom życia kół gospodarczych i dlatego należałoby dążyć do fuzji dwóch wychodzących w tym zakresie czasopism.

Udział gdyńskich sfer gospodarczych tak w posiedzeniu, jak i dyskusji jest dowodem zainteresowania się GAM-em, jedyną tego rodzaju w Polsce instytucją, stanowiącą obecnie najbogatszą centralę materiałów informacyjnych z dziedziny gospodarczo-morskiej.

WYPADKI STATKÓW POLSKICH W PORCIE GDAŃSKIM.

Dnia 5 grudnia br. zatonął podczas ładowania towarów w porcie gdańskim parowiec „Tczew", należący do tow. „Żegluga Polska". Przyczyny wypadku nie zostały jeszcze ustalone. Zatopiony statek zostanie wydobyty w najbliższym czasie.

Dnia 13 grudnia br. wydarzyła się w porcie gdańskim awaria parowca „Lublin", należącego do Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, na skutek zderzenia się z parowcem holenderskim „Janette". Z powodu zderzenia s/s „Janette" spowodował zatonięcie gdańskiej berlinki z ładunkiem 450 ton zboża. Przyczynę wypadku ustalą dochodzenia.

W związku z obydwoma wypadkami odbędą się rozprawy przed Izbą Morską w Gdańsku.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

Polskie towarzystwa żeglugowe przewiozły ogółem w listopadzie b. r. 161.159,5 t. towarów wobec 145.631,5 t. przewiezionych w listopadzie roku ubiegłego (ta ostatnia liczba otrzymana była bez uwzględnienia przewozów towarzystwa Gdynia-Ameryka L. Ż. na statkach zafrachtowanych w time charter, oraz bez linii palestyńskiej, wobec czego faktyczny wzrost przewozów jest nieco mniejszy).

W miesiącu sprawozdawczym wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku zawdzięcza się wzrostowi przewozów towarzystw Gdynia Ameryka L. Ż., Polskarobu i Polbrytu — dwu ostatnich wobec wprowadzenia do ruchu nowych statków pod polską banderą „Robur VIII" i „Lida". Ten ostatni statek po raz pierwszy figuruje w statystyce i zwiększył przewozy Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego o 3.041 ton (tarcicy).

Z ogólnych przewozów 120.096 t. przypadło na eksport (XI 1937: 94.569 t.), na import 30.366 ton (41.137 t.), na tranzyt morski 983 t. (718 t.), oraz na przewozy między portami zagranicy 9.714,5 t. (9.214,5 t.) Główne więc strukturalne zmiany przewozów ograniczają się do znacznego wzrostu eksportu i *nieco* mniejszego względnego, ale w liczbach bezwzględnych *dużo* mniejszego spadku przewozów importowych.

Drugą osobliwością ruchu w listopadzie było wprowadzanie dalszych statków trampowych Żeglugi Polskiej S. A. do żeglugi na liniach, co zmniejszyło znacznie ilościowe przewozy trampów a przez to również ogólne wyniki przewozów, jednak przyczyniło się do wzmożenia ruchu na liniach, oraz zwiększyło przewozy ładunków wartościowych.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w listopadzie 71.351 t. towarów wobec 83.380 t. przewiezionych w listopadzie ub. roku, z tego w eksporcie 41.034 t. (XI 1937: 47.747 t.), w imporcie 23.684 t. (34.189 t.), w tranzycie morskim 983 t. (718 t.), w przewozach między portami zagranicy 5.650 t. (726 t.)

Na wynik listopadowy tegoroczny wpłynęło wyłącznie duże zmniejszenie przewozów towarowych na trampach Żeglugi Polskiej, zatrudnionych jako statki dodatkowe na liniach Żeglugi Polskiej, które dość znacznie zwiększyły swe przewozy.

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 43.274 t. towarów (37.063 t.), z tego w eksporcie 25.397 t. (17.118 t.), w imporcie 15.366 t. (18.501 t.), w tranzycie morskim 983 t. (718 t.), w przewozach między portami obcymi 1.528 t. (726 t.) Jak widać ruch przywozowy zmniejszył się nieznacznie, — wywozowy wzrósł poważnie, co w wyniku dało ogólną 15-procentową zwyżkę przewozów na tych liniach w listopadzie. Nasilenie przewozów eksportowych natomiast wyniosło 33 procent. Nasilenie przewozów na liniach Żeglugi Polskiej uzupełniły przewozy na polskich statkach wspólnej obecnie linii italsko-polskiej Gdynia — porty italskie. Częstotliwość ruchu na tej linii dzięki partycypacji statków polskich znacznie wzrosła, zwłaszcza w obecnym okresie przewozów owoców południowych: nasilenie to wzrastać będzie aż do końca stycznia. W ogóle przewidzieć można rozwój kombinowanej linii Gdynia — Italia jako jednej z bardziej ożywionych.

Zmniejszona o trzy jednostki na skutek przydzielenia ich do linij regularnych *grupa trampów* Żeglugi Polskiej S. A. przewiozła 28.077 t. towarów, wobec 46.317 t. przewiezionych przez wszystkie trampy tego towarzystwa w listopadzie ub. roku. Z tego przypadło na eksportowe ładunki 15.637 ton (XI 1937: 30.629 t.), na importowe 8.318 t. (15.688 t.) i na przewozy między portami zagran. 4.122 t. (0).

Ale i w tych przewozach zmniejszonej floty trampów masowe towary grają mniejszą rolę niż w listopadzie ub. roku, co oczywiście wpłynęło w kierunku zmniejszenia przewozów w ilościach wagowych.

Dotyczy to tylko kierunku importowego: w ub. roku przywieziono 13.551 t. rudy i 2.037 t. tomasyny, w roku bieżącym w listopadzie przywieziono 4.664 t. rudy, 2.600 t. złomu, 483 ton trawy morskiej, 356 t. tytoniu, 204 t. korku, 6 t. sardynek, 5 t. rafii. W wywozie było węgla 15.637 t. (cały wywóz) wobec 24.274 t. węgla i 6.355 t. koksu w ub. roku. Między portami zagranicy w ub. roku przewozów nie było, w tegorocznym listopadzie — 4.122 t. rudy.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe przewiozło 11.606 t. towarów, wobec 10.139 t. przewiezionych w listopadzie ub. roku, jednak w tym roku po raz pierwszy prócz przewozów statków liniowych towarzystwa figuruje w ruchu tramp — nowy statek Polbrytu — s/s Lida, specjalnie przystosowany do przewozów drzewa. Statek ten rozpoczął przewozy z początkiem listopada i wywiózł w dwu podróżach do zachodniej Anglii (Warrington i Manchester) razem 3.041 t. tarcicy.

Ogólny eksport na statkach Polbrytu wobec tego wzrósł znacznie i wyniósł 8.308 t. (XI 1937 — 7.447), import — 3.298 t. (2.692 t.) Na samych liniach wzrósł natomiast tylko import. Obie linie angielskie przewiozły 8.089 t. towarów (10.033 t.) z tego w eksporcie 5.168 t., w imporcie 2.921 t.

Wywieziono do Londynu 2.066 t., w tym przez Gdynię 1.811 t., przez Gdańsk 255 t. Wywieziono do Hull 3.102 t., w tym przez Gdynię 2.541 t., przez Gdańsk 361 t.

Przywieziono z Londynu 1.460 t., w tym do Gdyni 1.387 t., do Gdańska 73 t. Z Hull przywieziono 1.461 t., w tym do Gdyni 1.278 t., do Gdańska 183 t.

Na linii Gdynia—Havre przewieziono ogółem 228 pasażerów i emigrantów oraz 476 t. towarów, w tym 377 t. w imporcie i 99 t. w eksporcie. Zasługuje na uwagę systematyczny wzrost przewozów towarowych tej linii: w listopadzie ub. roku przewieziono 106 t., w listopadzie 1936 r. 53 t.

Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły 26.967 t. towarów, oraz 2.047 pasażerów (XI 1937: 6.871 t. towarów i 1.886 pasażerów bez uwzględnienia statków frachtowanych i linii palestyńskiej). Na wyjściu było 1.744 pasażerów i 23.583 t. ładunku, na wejściu 195 pas. i 3.384 t. ładunku, w przewozach między portami zagranicy 108 pasażerów.

Na linii *Północno-Amerykańskiej* przewieziono 1.286 pasażerów i 5.493 t. towarów (XI 1937: 1.039 pasażerów i 3.889 t. towarów). Z tego w kierunku wyjściowym 983 pasażerów i 3.609 t. towarów, na wejściu 195 pas. i 1.884 t. towarów między portami zagranicy 108 pasażerów.

Na linii *Meksykańskiej* przewieziono 10.425 ton towarów na 2 statkach zafrachtowanych, — wszystko w miesiącu sprawozdawczym wypadło w eksporcie. W roku ubiegłym tych przewozów jeszcze nie notowaliśmy.

Na linii *Południowo-Amerykańskiej* przewieziono 92 pas. i 10.160 t. towarów (XI 1937: 827 pas. i 2.982 t. towarów). Zmniejszenie ilości pasażerów tłumaczy się tym, że w ubiegłym roku na listopad przypadł odjazd statku, w roku bieżącym przyjazd. Na wejściu w bieżącym roku było 92 pas. i 1.500 t. ładunku, na wyjściu — tylko 8.660 t. ładunku, gdyż były to statki frachtowe.

Na linii *Palestyńskiej* był jeden odjazd z Constancy z 669 pasażerami i 889 t. ładunku. W roku ubiegłym tego ruchu nie notowaliśmy.

Statki Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportow. (Polskarob) przewiozły 51.235,5 ton węgla (XI 1937: 45.241,5 t. węgla), w tym 47.171 t. węgla eksportowego, a z tego 4.000 t. przez Gdańsk, resztę przez Gdynię, oraz 4.064,5 ton między portami zagranicy.

Z ogólnej ilości węgla eksportowego wywieziono do Szwecji 28.938,5 t., do Norwegii 11.462,5 t., do Francji 6.750 t., do Danii 4.064,5 t.

Odbyto podróży z węglem 17, w tym 16 z węglem eksportowym. Zawinięto z węglem polskim do Oxelösund i do Slemmested dwukrotnie, do Stockholmu, Norrköping, Slite, Karlskrony, Halmstad, Halden, Dieppe, Limhamn, Stavanger, Gefle, Boulogne. Z węglem zagranicznym — z Methil do Kopenhagi.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

TYDZIEŃ PROPAGANDY KUPIECTWA I RZEMIOSŁA POLSKIEGO NA POMORZU.

Z inicjatywy Polskiego Związku Zachodniego, urządzony został przy pomocy polskich organizacyj kupieckich w czasie od 4 do 12 grudnia br. — Tydzień Propagandy Kupiectwa i Rzemiosła Polskiego na Pomorzu. W ramach imprezy tej urządzono prawie we wszystkich większych, jak i mniejszych miastach naszego województwa akademie z udziałem tysięcznych rzesz społeczeństwa. Szczególnie impo-

nująco wypadły obchody w Gdyni, Toruniu, Grudziądzu, Bydgoszczy i Włocławku. W kilku miastach organizacją Tygodnia zajęły się wspólnie Polski Związek Zachodni oraz Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Jak wynika ze sprawozdań o przebiegu Tygodnia w poszczególnych środowiskach pomorskich, społeczeństwo zdaje sobie coraz bardziej sprawę z ważności problemu unarodowienia handlu, przemysłu i rzemiosła, zwłaszcza tu, w dzielnicach Zachodniej Polski.

Znalazło to swój wyraz w licznie wygłoszonych przemówieniach, jak i w samej akcji popierania polskiego handlu, który obecnie w okresie przedświątecznym wykazuje widoczne ożywienie.

Z ŻYCIA ORGANIZACYJ KUPIECKICH WE WŁOCŁAWKU I RYPINIE.

W ramach Tygodnia Propagandy Kupiectwa i Rzemiosła Polskiego na Pomorzu, polskie organizacje kupieckie we Włocławku i Rypinie mocno zaakcentowały swój udział w nim.

Dnia 4 grudnia br. odbyło się we Włocławku otwarcie dorocznego kiermaszu gwiazdkowego, w którym wzięli udział przedstawiciele władz, samorządu i duchowieństwa z J. E. Ks. Biskupem Radońskim na czele. Po powitaniu gości przez prezesa Stowarzyszenia Kupców p. Ozminkowskiego, w imieniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni złożył życzenia wicedyrektor Izby p. Tadeusz Marchlewski, wygłaszając równocześnie przemówienie, w którym podkreślił konieczność powiązania handlu w nowoprzyłączonych powiatach Pomorza z jego rdzeniem w tej dzielnicy.

Kiermasz urządzony został w gmachu muzeum miejskiego Włocławka i prezentował się dobrze. Z okazji kiermaszu wydano przewodnik z wykazem firm polsko-chrześcijańskich, który służył jako informator w zakresie propagandy polskiego handlu i rzemiosła we Włocławku.

* * *

Dnia 8 grudnia br. w Rypinie odbyła się uroczystość poświęcenia sztandaru Stowarzyszenia Kupców Polskich, połączona z wielką akademią z okazji Tygodnia Propagandy Kupiectwa i Rzemiosła Polskiego.

W czasie akademii, która odbyła się w obecności 3000 osób w Domu Katolickim, przemawiali m. in. w imieniu władz rypiński starosta pow. p. A. Wojciechowski, a w imieniu samorządu gospodarczego wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. T. Marchlewski, który wygłosił referat o pracy samorządu w zakresie organizacji handlu wewnętrznego, podkreślając jego znaczenie w życiu gospodarczo-społecznym.

Podczas akademii doręczono pp. dyr. Z. Chojnowskiemu i posłowi T. Dudrewiczowi dyplomy uznania za zasługi w pracy nad organizacją kupiectwa polskiego.

BEZCŁOWY WYWÓZ GRZYBÓW W PACZKACH GRZECZNOŚCIOWYCH.

Od chwili wprowadzenia cła wywozowego na wywóz grzybów suszonych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarzucane jest dużą ilością podań osób, pragnących wywieźć małe ilości grzybów w paczkach pocztowych.

Ministerstwo w porozumieniu ze Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych ustaliło, iż t. zw. paczki grzecznościowe zawierające grzyby suszone o wadze nie większej niż 4 kg, nie podlegają kontroli jakościowej (standaryzacyjnej) i mogą być wywożone bez cła. Ponieważ zaświadczenia na zwolnienie od cła wywozowego tych paczek wydają Izby Przemysłowo - Handlowe, przeto podaje się do wiadomości, iż składanie podań w tej sprawie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest zbędne i niepotrzebnie przedłuża uzyskanie odpowiedniego zaświadczenia, zwracać się natomiast należy bezpośrednio do terytorialnie właściwych izb przemysłowo - handlowych, jeśli chodzi o Pomorze do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

FINLANDIA
ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ.

Szybki rozwój ekonomiczny Finlandii w okresie 1860 — 80 przyniósł ze sobą nowe problemy transportowe i komunikacyjne. Dotychczasowy handel fiński obok wymiany z Rosją opierał się na wywozie drogą morską do Europy Zachodniej surowców takich, jak drzewo i produkty spożywcze, w zamian za produkty przemysłowe. Powstała jednak dość szybko konieczność utworzenia regularnych połączeń żeglugowych Finlandii z krajami zamorskimi.

Dawniejsza flota, składająca się z romantycznych żaglowców nie wystarczała. Rzucono myśl stworzenia własnej i nowoczesnej floty handlowej, któraby najlepiej odpowiadała potrzebom eksportera fińskiego, torując drogi handlowe w myśl zasady: handel idzie za banderą. Promotorem tej idei był Lars Krogius, który w roku 1883 założył pierwszą wielką kampanię parowcową — Finska Anfartygs Aktiebolaget. Niemniej, do momentu odzyskania niepodległości, flota fińska dla braku kapitałów dużo przedstawiała do życzenia. Przeszło połowę tonażu stanowiły żaglowce (315.000 t. w r. 1919); Linie regularne utrzymywano tylko do portów zachodnio - europejskich oraz skandynawskich. Po wojnie światowej, wskutek utraty chłonnego rynku rosyjskiego zaszła konieczność szukania nowych zaoceanicznych rynków zbytu. Obrano przy tym najzdrowszą formę torowania nowych

szlaków mianowicie: w okresie przejściowym używano statków starych o średniej pojemności, kupionych za granicą, a dopiero obecnie przystąpiono do zastąpienia ich nowymi motorowcami, zbudowanymi już w kraju. W ten sposób powstały obie linie amerykańskie: północna i południowa.

Identycznie w poszukiwaniu bliższych rynków rozwinięto sieć bezpośrednich połączeń z portami morza Północnego i Bałtyku, wypierając armatorów obcych, nawet na liniach lewantyńskich. Najnowszą zdobyczą na tym polu jest wyeliminowanie Niemców na ważnej linii dowozowej — do Hamburga. W porcie gdyńskim bandera fińska jest częstym gościem, zajmując w r. 1937 szóste miejsce (341 statków o pojemności 401.000 NRT).

Przystąpiono też w ostatnim czasie do rozbudowy floty pasażerskiej, przede wszystkim przez wyposażenie frachtowców w kabiny. Przyczyniło się to do spotęgowania ruchu turystów zagranicznych. Silnie rozwinięty kabotaż wykazał ostatnio silne zmniejszenie, które przypisać należy połączeniu portów doskonałą komunikacją samochodową. W ten sposób otrzymaliśmy paradoksalną sytuację, że samochód wypiera statek!

Osobna wzmianka należy się flocie żaglowcowej, zatrudnionej w dalszym ciągu w dowozie taniego zboża z Australii. Jej stalowe jednostki stale zwyciężają w tradycyjnym wyścigu Australia — Anglia.

Fińska flota trampowa składała się do r. 1930 z jednostek starszych, zakupionych za granicą. Modernizację przeprowadzono w latach kryzysowych, dzięki zasobom kapitałowym, nagromadzonym w dobrej koniunkturze. Ponieważ kupowano statki po cenach korzystnych z powodu kryzysu, niski koszt eksploatacji pozwala na spełnianie usług po cenach konkurencyjnych. Obecnie dokonuje się dalszej modernizacji floty drogą budowy na stoczniach krajowych motorowców o tonażu raczej większym, o 3—6000 t.

Następująca tabela przedstawia rozwój marynarki fińskiej:
(statki wyżej 19 t. w tys. ton):

1900	1920	1930	1932	1936	1937	1938
393	484	511	541	525	549	628

Pojemność w chwili obecnej wynosi 628.896 BRT. Jądro floty stanowi 41 motorowców zbudowanych w ostatnich latach, 40 proc. parowców liczyło więcej niż 25 lat, na żaglowce (106 jednostek) przypada 39.663 t. cała flota fińska przedstawiała w roku 1937 wartość 1.177,2 milionów marek fińskich, czyli 133.000.000 zł, t. znaczy tyle ile zarobiła w ciągu jednego roku. 92.4 proc. tej sumy przypada na parowce.

O roli jaką odgrywa flota fińska w życiu gospodarczym swego kraju świadczy fakt obsługi 40 proc. obrotów towarowych Finlandii oraz zajmowanie pierwszego miejsca w ruchu portów fińskich. Flota handlowa zatrudniała w roku 1936 — 10.975 ludzi załogi i pobrała za swe usługi w roku 1937 1,116,200,000 MF. (160 milionów zł, co stanowi blisko 300,000.000 MF. więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Najwięcej, bo 871.000.000 MF. (98,1 milion. zł przyniosły frachty z czego w obrotach z zagranicą uzyskano 714.000.000 MF. Poważne sumy uzyskano za „time charter" — 174.400.000 MF. oraz za usługi wyłącznie między portami obcymi.

Stoi to w związku z utrzymywaniem i dochodami dużej floty trampowej, zyski której wyniosły 284.000.000 MF. Przewozy pasażerskie dały około 50.000.000 MF.

Z pomyślnym rozwojem floty wiąże się rozbudowa portów fińskich, których liczba ciągle wzrasta w związku z powstaniem nowych centr przemysłowych wzdłuż wybrzeża. Są one dość nowocześnie wyposażone. W praktyce wytworzył się podział na porty eksportowe: Kotka i Viipuri oraz importowe Helsinki i Turku.

Pomyślny stan floty przypisać należy prawie wyłącznie inicjatywie prywatnej kilku dzielnych armatorów, którym państwo zasadniczo żadnych subsydiów bezpośrednich nie udzielało. Cechą charakterystyczną organizacji tamtejszej floty jest skoncentrowanie własności tonażu w kilku koncernach. Najstarszym jest wspomniana Fińska Anfartygs Aktiebolaget posiadająca 15 proc. tonażu (ok. 80.000 t.), specjalizująca się w bałtyckich, lewantyńskich i zachodnio - europejskich liniach dowozowych, dalej „Anti Vihuri", które opanowało linię hamburską statkami serii „W" (60 000 t. przeważnie trampy). Do koncernu tego należy „Merihuolto Oy", trudniące się maklerką i przeładunkiem. Tow. „Gustav B. Thorden" (41.210 t.) wyspecjalizowało się natomiast w komunikacji z północną Ameryką oraz w dowozie drzewa. Istnieje ponadto linia południowo - amerykańska, w której udziały mają wyżej wymienione towarzystwa.

Równolegle do rozwoju floty szedł rozwój przemysłu okrętowego, który dość późno przerzucił się z budowy żaglowców na bardziej nowoczesne konstrukcje. Ostatnio nastąpiła koncentracja stoczni, w jednym koncernie Värtsilä Osakeyhtio SA., do którego też należą wielkie fabryki maszyn i wyrobów metalowych. Poważnym bodźcem do tej koncentracji były tak zamówienia rządowe, jak (flota wojenna) wymagające modernizacji urządzeń, jak i ostatnio liczne zamówienia armatorów krajowych i zagranicznych. Stocznie zatrudniały razem około 3.000 robotników. W roku 1934 opuściło doki 6 statków, w roku 1935 — dziewięć a w 1936 — pięć. W roku 1938 ukończono w stoczniach fińskich budowę dwóch polskich motorowców „Rozewia" i „Oksywia", należących do Tow. „Żegluga Polska" w Gdyni.

S Z W E C J A

STAN KONIUNKTURY GOSPODARCZEJ.

Stan koniunktury w ciągu minionego roku w stosunku do 1937 r. wykazał w związku z ogólnym położeniem na rynku światowym — zdecydowane pogorszenie. Kurs koniunktury, po osiągnięciu w jesieni 1937 roku punktu kulminacyjnego, zniżał się lekko aż do lutego — marca 1938 r.

Również w dalszym okresie czasu zaznacza się pogorszenie, a dopiero w trzecim kwartale nastąpiła pewna poprawa. Sprawozdania ze stanu koniunktury na podstawie danych, zaczerpniętych ze szwedzkich czasopism finansowych wykazują zwyżkę od 1.3 do 114.6 punktów we wrześniu, co oznacza, iż stan ten znajduje się o 2.2 punkty powyżej najniższego poziomu w lipcu. Na skutek rozmaitych wahań koniunktury, które już minęły można mieć nadzieję na pewien trwały jej rozwój w najbliższej przyszłości. Część najpoważniejszych przemysłów szwedzkich posiada dostateczną ilość zamówień i dobry zbyt tak w kraju, jak i dla eksportu. Wobec tego przemysł maszynowy pracuje nad większymi zleceniami na dosyć dobrych podstawach, podczas gdy przemysł drzewny posiada większą ilość towarów na składzie, tak w wyrobach drzewnych, jak w celulozie. Ceny są niskie i mimo, że rodzimy przemysł budowlany, który nadal w ożywionym stopniu korzysta z produktów przemysłu drzewnego jest pokaźny, — stan rynku jest ze względu na eksport słaby. Tartaki szwedzkie wykazują w ostatnim roku dość poważne ograniczenia w produkcji i w przyszłości spodziewać się można dalszych ograniczeń. Przejście produkcji przemysłu tartacznego na produkcję uszlachetnionych produktów jest problemem aktualnym, nad którym się obecnie prowadzi bardzo ożywioną dyskusję w Szwecji. Ceny hurtowe, które dawniej w ciągu roku się obniżyły, podniosły się w ciągu października i listopada o jeden punkt· Największa zwyżka przypadła na surowe produkty, które podniosły się o 2 punkty i artykuły konsumpcyjne, które podniosły się o 1 punkt· Wartość handlu zagranicznego wykazuje w październiku w porównaniu do września zwyżkę importu o 25 mil· koron, a w eksporcie 2.7 mil. koron. Ogólne cyfry wartości importu i eksportu w czasie od stycznia do października br. wynoszą 1.679, względnie 1.500 mil. koron w roku ubiegłym. W następstwie cofnęła się wartość tak eksportu, jak i importu. Bilans handlowy Szwecji jest negatywny i nadwyżka importu podniosła się w ciągu roku o 180 mil. koron podczas gdy w roku 1937 wynosiła ona 120 mil. koron.

PRZYWÓZ TOWARÓW WŁÓKIENNICZYCH.

Z góry należy zaznaczyć, że zapotrzebowanie włókiennicze Szwecji pokrywane jest w dużej części przez import. W roku 1936 na przykład przywóz tkanin i wyrobów z nich wyniósł 26.700 ton, o wartości mniej więcej 129.5 mil. koron. Głównymi eksporterami do Szwecji były: Anglia, Niemcy i Stany Zjednoczone. Udział Polski w tym imporcie stanowił tylko 1.58 mil. kr., z czego 797.700 kr· przypada na kamgarn, 251.300 kr. na towary bawełniane, a 158.400 kr. na sztuczny jedwab. W roku 1937 szwedzki import włókienniczy wzrósł cokolwiek, lecz udział Polski wyniósł tylko 1.6 mil. kr. Mimo, że szwedzka produkcja krajowa branży włókienniczej jest dość poważna, to jednak jak już wyżej wspomniano, nie wystarcza na pokrycie zapotrzebowania wewnętrznego. Maksimum produkcji tkanin wełnianych osiągnięto w roku 1915. Wyniosła ona wtedy 10·000 ton. Od roku 1936 wytwórczość waha się w ramach około 8.000 ton. W roku 1937 Szwecja mimo dość znacznego importu wykazała jednak również poważny eksport, osiągający kwotę 31.3 mil· kr·

Szwedzki przywóz towarów włókienniczych w pierwszych dziewięciu miesiącach bieżącego roku wyniósł 201.6 mil. kr. w przeciwstawieniu do 238.8 mil. kr.W tym samym czasie roku ubiegłego z towarów importowanych w tym zakresie wymienić należy głównie przędzę wełnianą, ceratę, dywany, plusz i aksamit.

Poważny import towarów włókienniczych rokuje nadzieje, że eksport Polski do Szwecji pod względem tych artykułów ulegnie zwiększeniu. Duże znaczenie dla rozbudowy polskiego eksportu będzie miało niewątpliwie przejście większej części przemysłu czechosłowackiego do Niemiec. Czechosłowacja bowiem była jednym z główniejszych dostawców Szwecji i jej eksport towarów włókienniczych obejmował np· w roku 1936 — wartość 13.1 mil. kr·

Niekorzystnie natomiast wpływa na rozwój wywozu towarów z Polski do Szwecji obecna konkurencja Niemiec i Włoch Konkurencja ta jest trudna do pokonania, gdyż państwa te udzielają swoim eksporterom premie wywozowe w wysokości 40 proc. i nawet więcej. Stąd wypływa fakt, że niektóre towary, jak materiały i dywany z innych krajów nie mogą sobie tutaj wywalczyć miejsca zbytu.

EKSPORT DRZEWA ŁOTWY, ESTONII I LITWY W R· 1937·

Eksport drzewa trzech krajów bałtyckich Litwy, Łotwy i Estonii należy obok produktów rolnych, do najważniejszych pozycyj w ich handlu zagranicznym. Największym producentem drzewa wśród tych trzech krajów jest Łotwa. Z ogólnego obszaru lasów 84 proc. należy do państwa, które eksploatację tych obszarów powierzyło Departamentowi Leśnemu, handel natomiast prowadzony jest przez towarzystwo kontrolowane przez Rząd. Ogólny eksport drzewa z Łotwy w 1937 r. wynosił 2.862 tys. m^3 i w porównaniu z rokiem 1936 wzrósł o 135 proc. Eksport ten składał się głównie z tarcicy i drzewa obrobionego wynoszącego 127 tys. standartów, kopalniaków — 215 tys. sążni i papierówki 199 tys. sążni·

Głównym rynkiem dla łotewskiego eksportu drzewa jest Anglia; — W 1937 r. zakupiła ona za Ł 2,871 tys. drzewa nieobrobionego, poza tym drzewa tartego za Ł 998 tys., a dykty za Ł 380 tys.

W Estonii 80 proc. obszaru leśnego jest w posiadaniu państwa. Gospodarka należy tutaj tak, jak i na Łotwie, do Departamentu Leśnego. Eksport drzewa w 1937 r. wynosił 389 tys. m^3 (1936 r. — 340 tys. m^3). Ilość ta obejmuje przede wszystkim drzewo tarte — 255 tys. m^3 i kopalniaki — 87 tys. m^3. Eksport celulozy, masy papierowej, papieru i t. d. wynosił w 1937 r. 106 tys. ton. Ogólna

kwota, jaką z tytułu eksportu drzewa i materiałów drzewnych oraz papieru uzyskano w 1937 r. wynosiła 31 mil. kr. Wielka Brytania tak, jak i w poprzednim wypadku stanowi główny rynek dla drzewa estońskiego. Na rynek ten przypada przeciętnie 2/3 ogólnego wywozu drzewa estońskiego; w 1937 r. Anglia zakupiła go za Ł 674 tys.

Eksport drzewa Litwy składał się głównie z drzewa twardego i pod tym względem przewyższał dwa poprzednie kraje. W ostatnim roku jednak nastąpiła dość duża zmiana w strukturze litewskiego eksportu drzewa. Poczesne miejsce zajął wywóz masy papierowej i to głównie na rynek holenderski.

Ogólna ilość eksportu drzewa z Litwy w 1937 roku wynosiła 210 tys. ton wartości 26 mil. litów, z tego Anglia kupiła za 14,7 mil. litów, następne miejsce zajmują Niemcy i Holandia.

GDZIE BUDUJE SIĘ NOWE POLSKIE STATKI HANDLOWE.

W obecnej chwili, buduje się na Stoczni Gdyńskiej frachtowiec „Olza“ dla tow. „Żegluga Polska“ S. A. o pojemności 1.250 BRT, na Stoczni Gdańskiej frachtowce bawełniane „Bielsk“ i „Łódź“ po 4.660 BRT dla tow. Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. oraz jeden dla Brazylii. Na zamówienie tow. Gdynia — Ameryka L. Ż. S. A. buduje się w Stoczni Neptune firmy Swan, Hunter and Wigham Richardson Ltd. w Newcastle on Tyne motorowy statek pasażersko - towarowy „Sobieski“ o 11.500 BRT, zaś w duńskiej stoczni Nakskov identyczny motorowiec „Chrobry“.

Stocznia Gdyńska S. A. przystąpi w niedługim czasie do budowy dwóch lugrów śledziowych oraz statku dozorczo - badawczego dla Morskiego Instytutu Rybackiego.

Poza tym Stocznia Rybacka w Gdyni zamierza w r. 1939 wybudować serię pełnomorskich kutrów rybackich, przeznaczonych dla połowów na morzu Północnym, o długości 24 mtr., oraz dwie serie kutrów dla połowów przybrzeżnych.

SPRAWA POTRĄCALNOŚCI WYDATKÓW NA NABYCIE STATKÓW Z PODATKU DOCHODOWEGO.

Minist. Skarbu na wniosek naszej Izby pismem z 12 XI 38, Nr 27930/2/38 wyjaśniło sprawę potrącalności z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym sum wydatkowanych na nabycie statków, jak następuje:

„Art. 9 rozporządzenia Prez. R. P. z 1 VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, obowiązujący w brzmieniu zmienionym ustawą z dnia 29 III 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 27, poz. 190) od dnia 1 I 1937 r., nie uzależnia prawa do potrącenia z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym wydatków na inwestycje, wymienione w tym artykule od ich pokrycia z dochodu roku operacyjnego, w którym zostały poniesione.

W przypadku zatem nabycia przez osobę, wymienioną w art. 9, statku za cenę, pokrytą częściowo z dochodu, uzyskanego w danym roku operacyjnym i częściowo z zaciągniętej na ten cel pożyczki potrąceniu z dochodu podatkowego roku nabycia i — zależnie od woli uprawnionego — 4 lat następnych podlega całkowita sumu wydatku“.

POPRAWA RYNKU FRACHTOWEGO NA BAŁTYKU.

O ile na całym świecie frachty kształtują się niejednolicie a zwłaszcza na rynku trampowym. charakter ich ma tendencję słabszą, o tyle na Bałtyku panuje na razie koniunktura a nawet pewne wyraźne ożywienie.

Zwiększenie się obrotów zbożem oraz rosnące zapotrzebowanie na środki opałowe w związku z zimniejszą porą w krajach skandynawskich wpłynęły na silniejszy popyt na tonaż. W związku z tym nie chcą armatorzy charterować po dotychczasowych stawkach, które zdaniem ich pokrywają się z kosztami własnymi. Tendencja zwyżkowa powoduje coraz większe uruchamianie tonażu uwiązanego, który niezadługo zupełnie zniknie z portów. I tak z Danii donoszą, iż wszystkie tamtejsze statki znalazły zatrudnienie, również tonaż szwedzki zmniejszył się poważnie a mianowicie ze 145,088 BRT w dn. 1 IX na 86,070 BRT w dn. 1 X, a norweski z 467,923 BRT per 1 X na 244,270 BRT w 1 XI.

ARMATORZY ANGIELSCY DOMAGAJĄ SIĘ OBNIŻKI CENY ZA BUNKIER.

Według doniesień ang. czasopisma „Fairplay“, od dłuższego czasu skarżą się armatorzy brytyjscy na zbyt wysokie w porównaniu z zagranicą ceny bunkru angielskiego, skutkiem czego zaopatrują się weń w portach zagranicznych. Bliższa analiza cen bunkru wykazała, iż na skutek polityki Trade Unionów wzrosły koszty robocizny, choć z drugiej strony cena samego bunkru winna być obniżona co najmniej o 2 s 6 d. Na taką zniżkę nie mogą się zgodzić właściciele kopalń, gdyż zdaniem ich podważa to kalkulację. Niemniej poszczególne kopal-

nie, licząc się z powiększającą się zniżką obrotów, gotowe są zawrzeć z pojedynczymi armatorami umowy co do cen na bunkier z ważnością na dłuższy okres czasu.

W związku z powyższą sytuacją Związek Właścicieli Kopalń obniżył cenę na bunkier o 1 sh na tonie.

Ostateczną cenę bunkru ustalono na 19 sh 6 d i 22 sh 6d zależnie od gatunku.

ROZWÓJ GOSPODARCZY TRIESTU.

Włoska korporacja gospodarcza dla handlu i żeglugi z siedzibą w Hamburgu poświęciła październikowy zeszyt swego miesięcznego biuletynu „Navigazione e commercio Italo-Anseatico" zagadnieniom portu w Trieście. W zwięzłych artykułach skreślonych piórami fachowców omówione są takie sprawy, jak znaczenie Triestu dla niemiecko-włoskiego handlu, urządzenia portowe w Trieście, stocznie, uprzemysłowienie, ośrodek armatorstwa i ubezpieczeń, połączenia z zapleczem. Wobec aktualności sprawy uprzemysłowienia Gdyni warto nadmienić, że w Trieście celem ujednolicenia i wykonania poszczególnych projektów i zagospodarowania terenu przemysłowego, powołano do życia „Sp. Akc. Triesteńska Strefa Przemysłowa", przy poparciu tamtejszych korporacyj i instytucyj kredytowych. Nowoutworzona Spółka Akcyjna przygotowała już znaczną ilość koncesyj dla przedsiębiorstw krajowych i zagranicznych.

Podkreślić należy, iż wszelkim przedsiębiorstwom przemysłowym, które powstają w triesteńskiej strefie przemysłowej, lub też rozszerzają tam swój zakres działania albo się przekształcają, udziela się następujących ważnych ulg:

a) zwolnienia od cła za przywóz materiałów budowlanych, maszyn i wogóle wszelkich artykułów, potrzebnych dla instalacji nowych urządzeń, powiększeń lub przekształceń;

b) Zwolnienia od podatków, pobieranych za produkcję przemysłową, na przeciąg 10 lat, począwszy od terminu podjęcia czynności przemysłowych;

c) Możliwości korzystania z udogodnień strefy wolnocłowej, dzięki czemu przedsiębiorstwa są traktowane jako położone poza obrębem obszaru celnego i tym samym są wolne od cła;

d) Zwolnienia od podatku, pobieranego od nieruchomości, łącznie z dodatkami na okres 10 lat;

e) Zwolnienia na lat 15 od terminu założenia przedsiębiorstwa, od opłat za dozór celny w obrębie przedsiębiorstwa, o ile takie opłaty są przewidziane przez ustawy włoskie.

Korzyści w ten sposób ustawowo ustalone, mają niemałe znaczenie. W praktyce oznacza zwolnienie od cła przy imporcie maszyn i materiału budowlanego oszczędność 20—30 proc, a 10-letnie zwolnienie od podatków zaważy jeszcze bardziej w ogólnym rachunku kosztów.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

ZMIANY W WYSTAWIANIU POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że pozwolenia na przywóz wszystkich towarów z zagranicy począwszy od dnia 1 stycznia 1939 r. będą wystawiane przez Komitet Przywozowy Rady Handlu Zagranicznego (Warszawa, Krakowskie Przedmieście 47/9), który będzie również dokonywał wszelkich zmian i prolongat pozwoleń.

Ponieważ pozwolenia wystawiane będą maszynami, wprowadzone zostały nowe formularze o przywóz. Formularzami tymi winny Firmy posługiwać się już obecnie przy składaniu podań, które mają być rozpatrzone w styczniu 1939 r.

Podania o przywóz należy składać tak jak dotychczas za pośrednictwem Izby Przemysłowo-Handlowej. Formularze mogą otrzymać Firmy w Izbie za opłatą 5 groszy za sztukę. Termin składania podań o przywóz na okres styczeń — luty 1939 r. upływa z dniem 15 b. m.

W sprawie zmian i prolongat pozwoleń przywozu winny Firmy począwszy od 1 stycznia 1939 roku zwracać się bezpośrednio do Komitetu Przywozowego w Warszawie. Do podań o zmianę względnie prolongatę należy dołączyć znaczek stemplowy za zł 5,—, do wszystkich załączników za 50 gr.

PRZYJMOWANIE WALUT OBCYCH W PASIE GRANICZNYM.

Postanowieniami okólnika Nr 47 z dn. 22 XI 1938 r. Komisja Dewizowa zezwoliła na przyjmowanie w pasie granicznym (obszar kraju określony w art. 10 rozporządzenia Prez. R. P. z dnia 23 XII 1927 — w brzmieniu obwieszczenia Ministra Spraw Wewnętrznych — Dz. U. R. P. Nr 11/1937 z poz. 83 — oraz wydanych na jego podstawie rozp. wykonaw.) i na dworcach linij komunikacyjnych od osób przybywających z zagranicy — zagranicznych środków płatniczych tytułem zapłaty za sprzedawane towary na własny użytek tych osób, za świadczenia lub usługi — w poszczególnym przypadku do maksymalnej wysokości równowartości zł 50,—, oraz wydawanie reszty w tej walucie, w jakiej nastąpiła zapłata lub jej równowartości w złotych.

Zezwolenia te zostały udzielone pod następującymi warunkami:

1) otrzymane obce pieniądze muszą być odprzedane najdalej w przeciągu 10-ciu dni, bankowi dewizowemu lub agentowi dewizowemu. Odprzedaż (wymiana na złote) przyjętych zagranicznych środków płatniczych innym instytucjom lub osobom jest zabroniona.

2) na przyjmujących ciąży obowiązek przechowywania dowodów odprzedaży dla celów kontroli dewizowej.

Przyjmowanie obcych pieniędzy ponad normy wyżej wymienione wymaga indywidualnego zezwolenia Komisji Dewizowej na zasadzie wniosku, popartego zaświadczeniem miejscowej władzy administracji ogólnej lub samorządowej, stwierdzającym potrzebę udzielenia takiego zezwolenia ze względu na warunki zarobkowe petenta lub stosunki miejscowe.

DYSPONOWANIE MIENIEM POSIADANYM ZA GRANICĄ.

Komisja Dewizowa okólnikiem Nr 48 zezwoliła, od dnia 29 listopada 1938 r., osobom zamieszkałym w kraju na wynajmowanie i wydzierżawianie posiadanych za granicą nieruchomości i przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, oraz:

1) na dysponowanie wpływami osiągniętymi z tych nieruchomości i przedsiębiorstw pod (warunkiem, że zapłata następuje nie przed terminem wymagalności) na pokrycie — w wysokości normalnie stosowanej — wszelkich wydatków związanych z posiadaniem, administracją i utrzymaniem danej nieruchomości lub przedsiębiorstwa.

2) na pokrycie zobowiązań obciążających dane nieruchomości lub przedsiębiorstwa (odsetki i kapitał długów hipotecznych).

Posiadaczom tylko części nieruchomości lub przedsiębiorstwa położonego za granicą, wolno dysponować na powyższe cele wpływami, osiągniętymi z tego tytułu, tylko w stosunku do posiadanych części lub udziału.

Zezwolenia powyższe zostały uzależnione od dopełnienia następujących warunków:

a) zgłoszenia w terminie do dn. 10 XII 1938 roku posiadanego za granicą mienia stosownie do rozporządzeń wydanych na podstawie art. 10 dekr. Prezydenta z dn. 26 IV 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 86/1938).

b) odprzedania mienia, nie zużytego na wymienione wydatki, Bankowi Polskiemu w takim terminie i zakresie, w jakim tego zażąda;

c) składania Komisji Dewizowej w ciągu miesiąca po upływie każdego półrocza kalendarzowego, w którym z zezwolenia korzystano — sprawozdania z dokonanych obrotów.

Komisja Dewizowa zezwoliła również na udzielanie cudzoziemcom pełnomocnictw do zarządzania posiadanymi za granicą nieruchomościami oraz przedsiębiorstwami, do ich wynajmowania lub wydzierżawiania, jako też do inkasowania wpływów i dysponowania nimi stosownie do pkt. 1 i 2 z obowiązkiem dopełnienia przez mocodawców powyż. warunków.

Ponadto Komisja Dewizowa zezwoliła na udzielanie zamieszkałym za granicą przedstawicielom handlowym lub innym osobom, którym zostały powierzone szczególne czynności w zakresie obrotu handlowego z zagranicą (np. ekspedytorzy), pełnomocnictw do inkasowania należności od zagranicy z wszelkich tytułów, oraz dysponowania zainkasowanymi sumami w takim zakresie, w jakim mogą nimi dysponować mocodawcy na zasadzie zezwolenia Komisji Dewizowej (np. w odniesieniu do kosztów związanych z polskim eksportem w ramach określonych w okólniku Nr 6). Zezwolenie to zostało udzielone pod warunkiem zgłoszenia należności od zagranicy, stosownie do rozporządzeń wydanych na podstawie art. 10 dekretu Prezydenta z dn. 26 IV 1936 r. oraz dekretu Prezydenta z dn. 7 V 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 36/1936). i zaofiarowania ich do skupu Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu w części pozostałej po dokonaniu wypłat w ramach udzielonych mocodawcy zezwoleń.

ZWOLNIENIA OD OBOWIĄZKU ZGŁASZANIA MIENIA POSIADANEGO ZA GRANICĄ.

Komisja Dewizowa w związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 7 XI 1938 r. ustalającym obowiązek zgłoszenia Bankowi Polskiemu posiadanego za granicą mienia, wyjaśniła:

1) Wobec zgłoszenia w Banku Polskim przez Związek Obrony Mienia Polaków Poszkodowanych przez Wojnę i Rewolucję mienia obywateli polskich, posiadanego na terytorium Z. S. R. R., które to zgłoszenie jest równoznaczne ze zgłoszeniami indywidualnymi, ponowne zgłoszenie przez poszczególne osoby posiadanego w Rosji mienia (nieruchomości oraz wszelkich należności) jest zbędne.

2) Osoby posiadające należności u osób fizycznych i prawnych, mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w Niemczech (w granicach sprzed 11 III 1938 r.) z tytułu wierzytelności waloryzacyjnych, które podlegają rozliczeniu w sposób ustalony w porozumieniu polsko - niemieckim z d. 17 X 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 1/37 r. poz. 3) są zwolnione od obowiązku zgłaszania tych należności Bankowi Polskiemu.

3) Eksporterzy są zwolnieni od obowiązku zgłaszania Bankowi Polskiemu należności od zagranicy również z tytułu eksportu towarów wywiezionych w ramach układów rozrachunkowych, w takiej wysokości, jaka została określona w świadectwach rozrachunkowych; to samo dotyczy kosztów ubocznych, związanych z takim eksportem, o ile ich zapłata ma nastąpić w drodze rozrachunku.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE.

Obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 7 XI 1938 r. został ogłoszony jednolity tekst dekretu Prezydenta Rzplitej Polskiej z dnia 26 IV 1936 roku w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi, uwzględniający zmiany wynikające z dekretu Prezydenta R. P. z dn. 29 VIII 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 488), z dn. 3 X 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 528) i z dn. 6 XI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 571).

Z najważniejszych zmian, wprowadzonych obecnie, należy wymienić następujące:

Art. 1 ust. 2 (jednolitego tekstu) — określa, że przez wyrażenie „handel zagranicznymi środka-

mi płatniczymi" (który jest bez zezwolenia zabroniony) rozumie się zawieranie lub wykonywanie wszelkich umów, w których wyniku ma nastąpić lub następuje przeniesienie własności lub posiadania zagranicznych środków płatniczych — podczas gdy dawne przepisy zabraniały jedynie zawierania lub wykonywania pięciu umów (kupna, sprzedaży, zamiany, pożyczki, przelewu oraz zastawu).

Art. 1 ust. 6 — rozszerza zakazy, zawarte w dekrecie i rozporządzeniach wykonawczych, również na wolny obszar celny, traktując go analogicznie jak terytorium zagraniczne.

Art. 3 ust. 2 — upoważnia Komisję Dewizową do wydawania decyzyj warunkowych, t. zn. uzależniających ich moc prawną od dopełnienia określonych warunków.

Art. 6 ust. 2 — postanawia, że handel złotem, analogicznie do handlu zagranicznymi środkami płatniczymi, nie ogranicza się do zawierania i wykonywania wymienionych wyżej (art. 1 ust. 2) 5 umów, lecz obejmuje wszelkie umowy, w wyniku których ma nastąpić lub następuje przeniesienie własności lub posiadania złota.

Art. 6 ust. 3 — wprowadza jako novum zakaz wysyłania i wywozu za granicę złota i platyny we wszelkiej postaci, oraz kamieni szlachetnych i innych klejnotów w zakresie, który zostanie ustalony rozporządzeniem Ministra Skarbu.

Art. 8 — precyzuje i wypełnia luki w przedmiocie stawiania do dyspozycji cudzoziemców wszelkiego rodzaju wartości, wymienionych w tym artykule, a w szczególności zabrania wszelkich czynności, które bezpośrednio lub pośrednio zmierzają lub doprowadzają do przeniesienia prawa własności lub prawa dysponowania tymi wartościami.

Ponadto art. 8 zabrania osobom zamieszkałym w kraju dysponować posiadanymi za granicą środkami płatniczymi, złotem, papierami wartościowymi, książeczkami oszczędnościowymi i wkładkowymi, należnościami od zagranicy z wszelkich tytułów, posiadanymi za granicą nieruchomościami, jak również wszelkiego rodzaju innymi prawami majątkowymi bez względu na to czy dysponowanie to następuje w kraju, czy też za granicą.

Art. 10 — nakłada na osoby fizyczne i prawne, mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w kraju, obowiązek zgłoszenia oraz zaofiarowania do skupu posiadanych za granicą zagranicznych środków płatniczych i złota, zagranicznych i krajowych, opiewających na walutę zagraniczną papierów procentowych i dywidendowych należności od zagranicy z wszelkich tytułów, posiadanych za granicą nieruchomości jak również wszelkiego rodzaju innych praw majątkowych.

Przepisy art. powyższego obowiązują w zakresie ustalonym rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 7 XI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 583), które określa również w jakiej postaci winno nastąpić zaspokojenie należności od zagranicy oraz sposób w jaki udowodnić należy dopełnienie obowiązków w tym artykule przewidzianych.

WYKORZYSTYWANIE POZWOLEŃ PRZYWOZU W RAZIE POWROTNEGO WYWOZU TOWARÓW ZA GRANICĘ.

Ministerstwo Skarbu w okólniku z dnia 6 XII 1938 r. (Okólnik C 173 L. D. IV. 27109/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 33/1938 r.) wyjaśniło podległym władzom celnym, iż w przypadkach powrotnego wywozu towarów za granicę, (art. 73 p. 4 prawa celnego oraz § 129 p. 6 przep. wyk. do tego prawa) pozwolenia przywozu, wydawane przez Min. P. i H., na podstawie których towary te zostały przywiezione, nie mogą być powtórnie wykorzystane. Zatem przy przywozie towarów, w zamian zwróconych za granicę, powinny być przedstawione nowe pozwolenia przywozu.

Strony ubiegające się w takich przypadkach o uzyskanie nowych pozwoleń przywozu bez uiszczenia opłat manipulacyjnych, pobieranych od tych pozwoleń, powinny dołączyć do wniosku o wydanie nowego pozwolenia, kwit celny, stwierdzający powrotny wywóz towaru. W związku z tym urząd celny zaznaczy w dokumencie wywozowym datę i numery pozwolenia, na którego podstawie towar był pierwotnie odprawiony przy przywozie.

KONTYNGENTY NA PRZYWÓZ NASION DO SIEWU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło następujące dodatkowe kontyngenty autonomiczne na nasiona do siewu:

A. Nasiona rolnicze:

z kontyngentu ogólnego — na koński ząb (poz. ex 7), nasiona traw (poz. 17 p. 2) i nasiona koniczyny (poz. 18 ex p. 1);

z Węgier i Jugosławii — nasiona końskiego zębu (poz. ex 7);

z krajów clearingowych — sorgo w tym proso sudańskie (poz. ex 8), nasiona konopi (poz. 24 ex p. 2), nasiona słonecznika (poz. 24 ex p. 3), nasiona grochu (poz. ex 9), fasoli i bobu jadalnego (poz. ex 10);

z krajów clearingowych z wyj. Włoch — nasiona lucerny (poz. 18 ex p. 1).

B. Ogrodniczy materiał hodowlany:

z kontyngentu ogólnego — nasiona marchwi, rzepy, brukwi, cykorii (poz. 20), nasiona warzywne (poz. 21);

z Niemiec — nasiona marchwi, rzepy, brukwi i cykorii (poz. 20);

z krajów clearingowych — nasiona warzywne (poz. 21), nasiona drzew i krzewów owocowych opr. osobno wymienionych (poz. 23 p. 1), dziczki i podkładki drzew owocowych (poz. 83 ex p. 2).

Powyższe kontyngenty uruchomione są z ważnością do dnia 31 maja 1939 r. z tym, że zastosowanie zniżki celnej lub zwolnienie od cła wydanych w ramach tych kontyngentów nie przekroczy daty 31 V 1939 r. Warunkiem upoważniającym do brania udziału w powyższych kontyngentach będzie złożenie przez zainteresowane firmy w Komitecie Przywozowym R. H. Z. deklaracji w przedmiocie cen i warunków, na jakich importowane nasiona będą rozprowadzane (vide G. S. I. Nr 64/

1938 — import nasion słonecznika poz. 24 ex p. 3 z Węgier). Pozwolenia na przywóz nasion w ramach kontyngentów na nasiona rolnicze (patrz grupa A) będą udzielane jedynie firmom nasiennym, trudniącym się zawodowo handlem nasionami, oraz spółdzielniom i organizacjom rolniczym. W ramach kontyngentu na poz. 23 p. 1 — nasiona drzew i krzewów owocowych — pozwolenia na przywóz nasion jabłoni i grusz będą udzielane jedynie do wysokości 500 kg łącznie, natomiast w ramach kontyngentów na nasiona warzywne i kwiatowe (poz. 21) pozwolenia przywozu będą wydawane jedynie na odmiany nasion nie hodowanych w kraju lub hodowanych w niedostatecznej ilości.

O ile uruchomione kontyngenty dotyczą towarów, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła a uzależnione od zezwoleń Ministra Skarbu, podania o te zniżki będą, po podziale kontyngentu przez Podkomitet Rolny Komitetu Przywozowego R. H. Z., przesyłane do Ministerstwa Skarbu za pośrednictwem Ministerstwa Przem. i Handlu. W ramach uruchomionych kontyngentów ogólnych został wyłączony import z Francji i jej posiadłości.

O MOŻLIWOŚCIACH WYWOZU ZIEMNIAKÓW Z POLSKI

Ziemniak jest „naturalnym bogactwem“ ziem polskich. Nasze warunki klimatyczne i gleba wysoce sprzyjają jego produkcji. Polska stoi na trzecim miejscu po Rosji Sowieckiej i Niemczech w produkcji światowej ziemniaków. Dzisiaj w okresie głodu dewizowego stwierdzenie powyższego faktu musi nasunąć ważne pytanie: czy nie należałoby wykorzystać ziemniak jako artykuł eksportowy?

Polska od dawna już eksportuje ziemniaki i to przede wszystkim z obszarów województw: poznańskiego i pomorskiego, skąd ziemniaki nadają się szczególnie do celów eksportowych.

Eksport ziemniaków z Polski w latach 1930 — 1937 kształtował się następująco:

1930	259.114 q	wartości	1.727.000 zł
1931	1.155.087 q	wartości	7.896.000 zł
1932	613.475 q	wartości	4.306.000 zł
1933	208.167 q	wartości	1.028.000 zł
1934	249.200 q	wartości	1.662.000 zł
1935	283.682 q	wartości	2.355.000 zł
1936	492.237 q	wartości	4.515.000 zł
1937	469.767 q	wartości	5.091.000 zł

Z powyższego zestawienia cyfrowego wynika, że w latach kryzysu eksport ziemniaków pochodzenia polskiego znacznie się zmniejszył. Zjawisko to należy przypisać temu, że Polska eksportowała ziemniaki wyłącznie do krajów europejskich, które w okresie kryzysu, dla ochrony własnej produkcji, stosowały cła prohibicyjne, lub też w inny sposób ograniczały import ziemniaków z zagranicy. Nie dotyczy to krajów pozaeuropejskich (Afryka i Azja), które w tych latach zwiększyły import, co nie wpłynęło jednak na wzrost eksportu z Polski, ze względu na brak zainteresowania ze strony polskich eksporterów, rynkami pozauropejskimi.

Spośród państw, które eksportują poważniejsze ilości ziemniaków, należy wymienić w pierwszym rzędzie: Holandię. Włochy, Francję, Hiszpanię, Irlandię i Kanadę. Szereg innych państw bierze również udział w eksporcie i aczkolwiek państwa te produkują znacznie mniejsze ilości ziemniaków niż Polska, to jednak udział ich w eksporcie w cyfrach bezwzględnych lub procentowo jest znacznie wyższy od udziału Polski.

Poniższa tabelka obrazuje stosunek eksportu do produkcji poszczególnych państw europejskich w 1937 roku w sposób dostatecznie przejrzysty:

	Produkcja	eksport	eksport w %
Włochy	2.870.000 t.	156.000 t.	5,4
Węgry	2.600.000 t.	23.000 t.	0,9
Holandia	2.500.000 t.	310.000 t.	12,4
Estonia	985.000 t.	70.000 t.	7,1
Dania	1.350.000 t.	37.000 t.	2,7
Polska	40.000.000 t.	47.000 t.	0,1

Jak wynika z powyższych cyfr — maleńka Estonia, produkująca czterdzieści razy mniej ziemniaków niż Polska, eksportuje 1½ raza więcej. Natomiast Holandia, która produkuje zaledwie 2.5 miliona ton rocznie, eksportuje 7 razy więcej od Polski, co wynosi aż 12.7 procent w stosunku do produkcji ziemniaków tego państwa.

Podobne refleksje muszą budzić dane statystyczne, dotyczące produkcji i eksportu innych państw. Uwzględniając nawet wysokie spożycie ziemniaków w Polsce (786 kg na głowę) z przytoczonych cyfr wynika, że możliwości eksportowe z Polski są w dużej mierze nie wyzyskane.

W r. 1937 jak to już wyżej wspomniano, eksport ziemniaków z Polski osiągnął cyfrę 5.091.000 zł w stosunku do 4.515.000 zł w roku poprzednim — 1936. Wzrost wywozu w r. 1937 należy przypisać w pierwszym rzędzie zdobyciu kilku nowych rynków zbytu, z drugiej zaś strony polskim eksporterom udało się powiększyć kwoty wywozu na szereg innych rynków już zdobytych w poprzednich latach.

Odbiorcami ziemniaków z Polski w roku 1937 były niżej wymienione kraje (wartość eksportu według danych Głównego Urzędu Statystycznego)

Anglia	32.000 zł	Austria	37.000 zł
Argentyna	548.000 zł	Belgia	1.005.000 zł
Francja	1.487.000 zł	Hiszpania	130.000 zł
Portugalia	403.000 zł	Marokko fr.	157.000 zł
Marokko h.	12.000 zł	Niemcy	47.000 zł
Szwajcaria	564.000 zł	Włochy	456.000 zł
Urugwaj	200.000 zł		

Jak ważną pozycję stanowi wywóz ziemniaków dla ziem zachodnich Polski wykazują cyfry, ilustrujące eksport z tych obszarów w ciągu ostatnich 2 lat. W roku 1936 wywieziono z Pomorza i Poznańskiego ogółem ziemniaków wartości zł 3.415.334, wobec globalnego wywozu z Polski wartości zł 4.515.000, w roku zaś 1937 wywóz ten osiągnał cyfrę około 3.000.000 zł, wobec wywozu ogólnopolskiego ziemniaków wartości zł 5.091.000.

Udział zatem procentowy Pomorza i Poznańskiego w wywozie ogólnopolskim wynosił w roku 1936 około 80 proc., w ubiegłym zaś ca 60 proc.

Gros polskiego eksportu ziemniaków stanowią ziemniaki-sadzeniaki, które na wielu rynkach odbiorczych zdobyły sobie wśród producentów i odbiorców duże uznanie. Sadzeniaki polskiego pochodzenia okazały się w wielu wypadkach odpowiedniejsze i wytrwalsze na degenerację niż ziemniaki innych państw. — Poza tym należy stwierdzić, że Polska produkuje również wiele odmian sadzeniaków t. zw. białomięsnych, których nie mogą produkować niektóre państwa, konkurujące z nami na rynkach zagranicznych, a zwłaszcza Holandia (ze względów klimatycznych).

Rezultatem tego jest import polskich ziemniaków sadzeniaków do Holandii i innych państw dla produkcji z przeznaczeniem na eksport.

Opierając się na statystykach importu ziemniaków poszczególnych krajów — z całą stanowczością można stwierdzić, że istnieje szereg państw, do których polskie sadzeniaki mogą być eksportowane. W pierwszym rzędzie będą to następujące kraje pozaeuropejskie: Brazylia, Chile, Peru, Meksyk, Egipt, Palestyna, Syria, Cypr, Malta, Cejlon, Indie Bryt., Afryka Zachodnia, Afryka Południ. Brytyjska, i Tunis. Gdy się uwzględni poza tym małe wykorzystanie niektórych dotychczasowych rynków zbytu w Europie, możliwości eksportu przedstawiają się bardzo poważnie.

Jeśli chodzi o eksport ziemniaków jadalnych z Polski, to odcinek tego eksportu jest w zaniedbaniu, choć możliwości są również poważne. Rynkiem, który mógłby odegrać ważna rolę w naszym eksporcie, jest przede wszystkim rynek angielski. Anglia importuje rocznie za około minimum 1.5 do 2 milionów kwintali ziemniaków konsumcyjnych. W czasach przedkryzysowych wywożono z Polski poważne ilości ziemniaków do Anglii, w latach jednak kryzysu eksport ten ustał prawie zupełnie. Poza tym poważnymi odbiorcami ziemniaków jadalnych są następujące państwa: Marokko, Alger, Tunis, Egipt, Palestyna, Brazylia, Argentyna.

Na wymienionych rynkach należy zatem przeprowadzić badania odnośnie możliwości zbytu ziemniaków jadalnych polskiego pochodzenia. Badania te mogą się sowicie opłacić, zwiększając wydatnie wpływ dewiz do Polski.

Niejednokrotnie już eksporterzy z okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zwracali uwagę na konieczność wydelegowania na rynki zamorskie wysłannika, który przeprowadziłby badania, w jakich granicach istnieją realne możliwości sprzedaży ziemniaków pochodzenia polskiego na tamtejszych rynkach. Wydaje się, że akcję taką mogłaby dzisiaj sfinansować Rada Handlu Zagranicznego, rozporządzająca na to specjalnymi funduszami. — Oczywiście byłoby najbardziej celowe, gdyby wysłannik był mężem zaufania organizacji branżowej, (w danym wypadku Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu), względnie samorządu gospodarczego. Akcja takiego wysłannika powinna nosić wyłącznie charakter informacyjno-badawczy, nie obejmując spraw związanych z przeprowadzaniem transakcyj handlowych.

Zastanowić się wreszcie trzeba, jakie przyczyny poza niedostateczną znajomością wielu rynków odbiorczych przez polskich eksporterów, mogą hamować a nawet uniemożliwiać eksport z Polski.

Przede wszystkim należy wymienić tutaj wysokie premie stosowane przez niektóre państwa przy eksporcie ziemniaków. Dotyczy to w pierwszym rzędzie Holandii. Poza tym zdarza się, że wyjątkowe urodzaje w państwach konkurencyjnych zmuszają polskich eksporterów do rezygnowania z zagranicznych zamówień, ze względu na niskie ceny na ziemniaki oferowane przez te państwa.

Stwierdzono poza tym, że w wielu krajach ziemniaki polskie są nieznane i przychodzą jako towar pochodzenia zagranicznego. Zrozumiałym jest, że w takich wypadkach eksporter polski pragnący bezpośrednio pracować z danym krajem, spotyka się z oświadczeniem, że towar polski jest tam nieznany. W rezultacie wpływa to na obniżenie rentowności eksportu.

Warto jeszcze wspomnieć, że państwa konkurujące z nami w wywozie ziemniaków, rozporządzają w większości wypadków tańszym opakowaniem w postaci skrzynek i worków. Gdy do tego dodamy jeszcze różnicę w kosztach przewozu kolejowego i morskiego na niekorzyść Polski, otrzymamy w zarysach obraz trudności, które muszą pokonywać polscy eksporterzy ziemniaków przy kalkulowaniu cen sprzedaży.

Na podstawie tych uwag, należy stwierdzić kategorycznie, że nasze możliwości eksportu ziemniaków sadzeniaków i ziemniaków jadalnych nie są całkowicie wyzyskane, zwłaszcza w odniesieniu do krajów pozaeuropejskich i wszelkie wysiłki ze strony

firm polskich, zmierzające do usunięcia przyczyn hamujących ten eksport winny znaleźć zrozumienie i właściwe poparcie u czynników administracji gospodarczej: odnosi się to w szczególności do postulatów dotyczących taryf przewozu morskiego, lądowego oraz zagadnienia kredytu.

Prowizoryczne obliczenia wykazują, że eksport ziemniaków z Polski przy odpowiednim poparciu wysiłków naszych eksporterów może być zwiększony do cyfry kilkunastu milionów złotych. Fachowcy obliczają, że tylko na jednym rynku angielskim będzie można umieścić około 30 — 40.000 ton ziemniaków jadalnych polskiego pochodzenia wartości ca 3 miliony złotych.

W. K.

SZWEDZKI IMPORT WĘGLA W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

	Węgiel gaz. Węgiel koks pył z tych	Węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	2.717	223.466	43·999	10·973
Niemcy	7.606	7.690	3.395	54.962
Niederlandy	—	—	—	82.238
Belgia	—	2.855	—	42.184
Wielka Brytania	32.983	135.681	39.251	22.380
Czechosłowacja	—	—	350	2.416
razem	43.306	369.692	76·995	215·153

SZWECJA ZWIĘKSZA ILOŚĆ SWYCH ZAGR. IZB HANDLOWYCH.

Kommerskollegium w Stockholmie przedstawiło Rządowi Szwedzkiemu projekt subwencji dla izb handlowych szwedzkich za granicą, przy tym dla warszawskiej zaproponowano subsydium w wysokości 10.000 kr. szw. Podkreślono przy tym, iz zachodzi potrzeba zwiększenia Izb zagranicznych ze względu na wzrost stosunków handlowych. Dotychczas istnieją Izby szwedzkie handlowe w Londynie, Warszawie, Paryżu, Nowym Jorku, Sydney i Rydze.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PRZETWORÓW ZIEMNIACZANYCH W INDIACH BRYTYJSKICH.

W 1936/37 wwieziono do Indyj przetworów ziemniaczanych, t. j. krochmalu, mączki ziemniaczanej i dekstryny — 18,3 tys. ton o wartości 5,8 mil. zł. Na krochmal przypadło 12,5 tys. ton o wartości 3,9 mil. zł, na mączkę ziemniaczaną 4,3 tys. ton o wartości 1,3 mil. zł, na dekstrynę 1,5 tys. ton o wartości około 6 mil. zł. Handel zamorski przetworów ziemniaczanych opiera się głównie o dwa ośrodki: Bombaj i Kalkutę. Przez port bombajski wwieziono 12,2 tys. ton, przez port kalkucki — 5,5 tys. ton. Reszta, t. j. około pół miliona ton przypada na porty wejściowe: Karachi, Madras i Rangun.

W dowozie krochmalu wysuwają się na pierwsze miejsce Niemcy, za nimi idzie Holandia. W dowozie mączki ziemniaczanej i dekstryny — Holandia, za nią idą dopiero Niemcy.

W ogólnym dowozie przetworów ziemniaczanych udział Niemiec wyraził się w 37%, udział Holandii w 52%. W dowozie krochmalu partycypuje również Belgia, Stany Zjednoczone A. P., w dowozie mączki — Polska, w dowozie dekstryny — Japonia. Udział innych krajów jest bez większego znaczenia.

Jak wynika z danych statystycznych Indyj, udział Polski na tle ogólnego przywozu przetworów ziemniaczanych jest znikomy, zamknął się bowiem w 1937/38 w granicach 640 tys. ton o wartości około 10 tys. zł, co daje w stosunku do ogólnego tonażu przywozu — 0.04%.

Możliwości dostaw istnieją i możnaby rozszerzyć bardzo poważnie naszą ekspansję eksportową na tym odcinku handlu zamorskiego, a zwłaszcza, że produkt polskiego pochodzenia jest znany na rynku. Przy nawiązywaniu kontaktów należy jednakże wyeliminować niepowołanych agentów, którzy nieznajomością artykułu i rynku indyjskiego częstokroć psują nawet najlepsze nawiązania.

Zainteresowani eksporterzy mogą w tej sprawie zwrócić się po bliższe informacje do P.I.E.

Ceny rynkowe poszczególnych artykułów z uwzględnieniem pochodzenia towaru kształtują się następująco:

Krochmal amerykański — Rs 8/— za 140 funtów.

Mączka ziemniaczana: japońska — Rs 9/—, holenderska — Rs 9/14 za cwts.

Dekstryna biała: japońska — Rs 11/8, holenderska — Rs 12/8 za 100 kg.

(Ceny orientacyjne za miesiąc październik br.).

STANDARYZACJA EKSPORTU PRZETWORÓW MIĘSNYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wprowadziło (pismem z dnia 10 11 1938 r. Nr HZ/XXVI/2 1510) w życie przepisy o standaryzacji gulaszu wołowego we własnym sosie, wywożonego za granicę.

Przepisy ustalają, iż eksportem gulaszu mogą zajmować się te przetwórnie mięsne, które posiadają odpowiednie pomieszczenia i urządzenia, szczegółowo w przepisach określone. Ponadto przepisy stanowią o jakości surowca, jaki winien być używany do produkcji gulaszu, o sposobie jego przygotowania, pakowania i przewozu oraz określają jakie cechy charakterystyczne winien posiadać gulasz gotowy.

Specjalne instrukcje, dotyczące obsługi autoklawu w czasie sterylizacji gulaszu oraz w sprawie badań termostatowych dla gulaszu, uzupełniają powyższe przepisy.

SZWEDZKI KOMITET EKSPORTOWY ZA WZMOŻENIEM EKSPORTU.

Szwedzki Komitet Eksportowy złożył ostatnio do rąk Ministra Handlu obszerny memoriał. Autorzy tego memoriału starają się wykazać zbytnią zależność szwedzkiego handlu zagranicznego od rynków Europy i Północnej Ameryki, a to zarówno w imporcie, jak w eksporcie, i wypowiadają się za zwiększeniem zasięgu geograficznego szwedzkiej wymiany towarowej. W związku z tym proponują

oni przyznanie 100.000 koron rocznie Szwedzkiemu Związkowi Eksporterów specjalnie na ogólne badania możliwości zbytu na zagranicznych rynkach mniej dotąd opracowanych. Dla zwiększenia dopływu młodych sił szwedzkich na rynki transoceaniczne autorzy są za tym, aby stypendia eksportowe, które daje się obecnie tylko dla poparcia eksportu na dalekie rynki, były również udzielane dla badań stosunków handlowych.

Popierając rozbudowę i wzmocnienie placówek dyplomatycznych, autorzy proponują nadto utworzenie w wydziale ekonomicznym Ministerstwa Spraw Zagranicznych specjalnego biura dla wzmożenia pracy w działach polityki traktatowej i eksportu na dalekie rynki.

Poza wnioskami za wzmożeniem współpracy między importerami i eksporterami, za zwiększeniem niektórych dotacyj i za rozszerzeniem gwarancji rządowej kredytów eksportowych, autorzy popierają udzielenie jednorazowego kredytu w sumie 15 tys. kor. dla nagrania filmu, ilustrującego szwedzkie stosunki gospodarcze i kulturalne oraz proponują budowę „Domów Szwedzkich" za granicą. Wzniesione w różnych krajach „Domy Szwedzkie" mieściłyby prócz placówki dyplomatycznej lub konsularnej, również szwedzkie biura handlowe i wystawy.

PRZEPISY WETERYNARYJNE PRZY PRZYWOZIE ZWIERZĄT DO FRANCJI.

Państwowy Instytut Eksportowy zawiadamia, że w Dzienniku Urzędowym francuskim (Journal Officiel du 11 Novembre 1938) ukazało się ostatnio zarządzenie francuskiego Ministerstwa Rolnictwa, dotyczące importu do Francji i tranzytu zwierząt żywych i bitych z gatunku gryzoniów domowych i dzikich (króliki, zające itp.) oraz odpadków z tych zwierząt (sierści, skórek itd.)

W myśl tego zarządzenia wszelkie przesyłki tego rodzaju winny być zaopatrzone w specjalne świadectwo weterynaryjne, wydane przez państwowe organy służby weterynaryjnej i stwierdzające, że wypadki choroby t. zw. „tularemii" nie były notowane w kraju pochodzenia.

Ponieważ przesyłki nie zaopatrzone w takie zaświadczenia nie będą przyjmowane przez władze celne francuskie, Instytut zwraca uwagę na konieczność uzyskiwania tych zaświadczeń przed każdorazową wysyłką wyżej wymienionych artykułów do Francji, zaznaczając, że do wydawania ich uprawnieni są powiatowi lekarze weterynarii.

PRZEPISY O IMPORCIE TOWARÓW SUDECKICH DO U. S. A.

W dniu 9 listopada r. b. Komisarz Celny Stanów Zjednoczonych zawiadomił wszystkie podległe placówki celne, że na mocy porozumienia pomiędzy Departamentem Skarbu z dniem 10 listopada br. wszelkie towary wyprodukowane w okupowanych przez Niemcy terytoriach Czechosłowacji (Sudety) bez względu na to z jakiego kraju będą importowane, od tej daty uważane będą za towary wyprodukowane w Niemczech i podlegać będą istniejącym dla towarów niemieckich przepisom znakowania i stawkom celnym.

Bardzo ważnym dla importerów jest zdanie zawarte w nowym rozporządzeniu „bez względu na to z jakiego kraju będą importowane", gdyż wielu importerów kazało wysyłać towary sudeckie do innych krajów zanim nastąpiło przyłączenie tego terytorium do Niemiec. Towary takie podlegać będą nowemu rozporządzeniu.

Wzmożone zazwyczaj w okresie Świąt Bożego Narodzenia dostawy niewątpliwie opóźnią się w roku bieżącym z uwagi na to, że towary już wysłane będą musiały być po przyjściu do New Yorku znakowane „Made in Germany", co jednocześnie wpływa na wzrost kosztów dostawy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LISTOPADA DO 7 GRUDNIA 1938 R.

BELGIA. Od dn. 27 I 39 obowiązuje przepis o oznaczaniu pochodzenia na wszelkiego rodzaju pocztówkach, widokówkach, obrazkach, drukach, kalendarzach, mapach itp., importowanych do Belgii. Napis w stosunku do dostaw z Polski winien brzmieć „imprimé en Pologue".

BOLIWIA. Zniesiono ograniczenia i zakazy przywozu. (3 X 38). Dozwolony jest przywóz wszelkiego rodzaju towarów, również luksusowych, za wyjątkiem cukru, ryżu, mąki, pszenicy, bydła, bawełny, oliwy i masła; na powyższe artykuły wymagane jest zezwolenie importowe. Równocześnie podwyższone zostały stawki celne przez ustalenie specjalnych dopłat, które przy szeregu artykułach wynoszą 500, 600, 700 i 800 pr. opłat celnych (stawki celne plus dodatki).

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Ustalone zostały następujące kontyngenty na import tekstyliów do Malty na rok 1939:

od 1 I do 31 III — z Włoch 188,000 yardów, z innego kraju 11,000 yardów;

od 1 IV do 30 IX z Włoch 878,000 yardów, z innego kraju 53,000 yardów;

od 1 X do 31 XII — z Włoch 188,000 yardów, z innego kraju 11,000 yardów.

Kontyngenty nie wykorzystane w pierwszym i drugim okresie powinny być przeniesione na okres trzeci.

CZECHOSŁOWACJA. Min. Rolnictwa zabroniło przywozu i przewozu bydła, nierogacizny jak i części zwierząt, mięsa i odpadków z 3-ch departamentów rumuńskich. (29 XI 38).

EGIPT. W dzienniku urzędowym z dnia 7 XI br. ogłoszona została dawno przygotowywana ustawa o produkcji, imporcie i eksporcie mydeł. Według ustawy produkcja i handel mydłem obejmować może tylko takie wyroby, które zawierają ponad 40 proc. tłuszczu i kwasów żywicznych, a poniżej 0,3 proc. ługu potasowego. Przepis powyższy nie dotyczy mydeł specjalnych, których charakter zaznaczony jest wyraźnie na opakowaniu.

EIRE. Ustalono na rok 1939 kontyngenty importowe na pędzle, szczotki i t. p. wyroby w wysokości ogólnej 351,000 sztuk.

FINLANDIA. Z ważnością od 28 XI 38 podwyższono cło na benzynę z 0,20 na 1.80 marek f. od 1 kg.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. We Franc. Afryce Zachodniej podwyższono cło wywozowe od złota, bydła, orzechów ziemnych, kakao, oleju orzechowego i palmowego oraz surowców żywicznych.

INDIE HOLENDERSKIE. Z dniem 1 I 39 obowiązywać będzie obniżone cło na papier gazetowy.

JUGOSŁAWIA. Jugosłowiański Bank Narodowy wydał instytucjom uprawnionym do handlu dewizami i walutami zarządzenie, mocą którego krajowe firmy, należące do zagranicznych właścicieli mogą bez specjalnego zezwolenia Banku Narodowego dokonywać wpłat na poszczególne konta rozrachunkowe do wysokości 200,000 dinarów.

Poza tym zarządzenie to zawiera ułatwienia w kierunku dokonywania w ostatnim miesiącu, w którym upływa prawo pobytu w Jugosławii, transakcyj dewizowych, przez zagranicznych właścicieli krajowych firm, o ile posiadali oni roczne prawo pobytu.

ŁOTWA. Z dniem 1 XII br. weszła w życie III część nowego ustawodawstwa celnego, regulująca sprawę przesyłek pocztowych, bagaży oraz tranzytu.

NIEMCY. Towary pochodzenia sudeckiego zwolnione zostały z dniem 1 XII br. od cła, podatku wyrównawczo-obrotowego oraz dodatku kryzysowego przy wejściu na teren b. Austrii. Z ulg powyższych nie korzystają: papier i wyroby z niego, rękawiczki skórkowe, szkło i towary szklane, naczynia kuchenne emaliowane.

PALESTYNA. „Palestine Gazette" z dnia 15 listopada br. przynosi następujące zmiany stawek celnych na drób bity i żywy:

W poz. 40, punkt a) taryfy celnej palestyńskiej, w miejsce jednolitej stawki na drób bity w wysokości 25 milsów od sztuki, wprowadza się rozróżnianie sezonowości, przy zachowaniu stawki dotychczasowej w okresie od 1 lutego do 30 czerwca 1939 r. pkt ii). z zastosowaniem zniżonej stawki w wysokości 5 milsów od sztuki w okresie od 1 lipca do 31 stycznia (pkt 1).

Podobnie pozycję 44 — na drób żywy — rozbija się na dwa punkty, a) i b), zachowując dotychczasową jednolitą stawkę 25 milsów od sztuki w okresie od 1 lutego do 30 czerwca (pkt b), obniżając natomiast powyższą stawkę do 5 milsów w okresie od 1 lipca do 31 stycznia (pkt a).

SYRIA I LIBAN. Zwolniono od cła przywozowego makuchy oleiste. (4 XI 38).

SZWAJCARIA. Podwyższone zostało z dniem 9 XI br. cło na jęczmień, słód i piwo następująco (w nawiasach cło dotychczasowe): od 100 kg brutto: jęczmień — 24.35 fr. (20.50), słód — 33 fr. (27.50), piwo — 6 fr. od hl. (5.—).

SZWECJA. Zakaz wywozu łomu żelaznego przedłużono do końca 1939 r.

Począwszy od 1 XII br. obowiązuje opłata dodatkowa, pobierana w wysokości 5 oere od kg pszenicy importowanej. Oprócz tego podwyższono opłatę importową z 4 na 12 oere od 1 kg niektórych produktów pszenicznych; podwyższono również podatek z 4 na 5 oere od 1 kg makuchów lnianych w plackach lub śrucie. O 1 oere od 1 kg uległy wreszcie zwyżce opłaty importowe od kukurydzy, otrąb oraz innych pasz, jak owsa, jęczmienia, wyki itp.

TUNIS. Skontyngentowaniu uległ wywóz z Tunisu trawy alfa potrzebnej do produkcji papieru. Wywóz w ramach ustalonego kontyngentu zależeć będzie od zezwolenia, uzyskanego od Dyrektora Spraw Ekonomicznych w Tunisie. (18. XI. 38.)

WENEZUELA. W dzienniku urzędowym z dnia 29. X. br. widnieje zarządzenie, dopuszczające do bezcłowego przywozu składane domki robotnicze z drzewa.

WŁOCHY. Przędza lniana i konopna postawiona została na liście towarów licencjonowanych, których przywóz zależy od zezwolenia Min. Skarbu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Rękawiczki skórkowe. Południowo-afrykańska firma agenturowa pragnie nawiązać kontakt z sumienną i sprężystą wytwórnią rękawiczek skórkowych w Polsce w celu otrzymania zastępstwa. P/31771/64/M.

Wata do gilz. Importerzy belgijscy, którzy dotychczas sprowadzali ten artykuł z Czechosłowacji, pragną importować z Polski watę do wyrobu filtrów do gilz papierosowych. P/31780/46/M.

Cholewy i buty juchtowe. Firma niemiecka poszukuje dostawców cholew do butów długich i zwykłych, z skóry juchtowej i ewentualnie butów gotowych tego rodzaju. P/31798/64/M.

Skóry meblowe, shirting itd. Firma szwedzka pragnie nawiązać stosunki handlowe z eksporterami polskimi juty, włosia, trawy morskiej, skór meblowych i shirtingu. P/31885/21/M.

Swetry wełniane. Firma angielska poszukuje dostaw swetrów wełnianych, wykonanych ręcznie, o żywych motywach polskich. P/31473/3.B./M.

Pantofle. Firma angielska interesuje się importem pantofli rannych skórzanych niebieskich, czarnych i brązowych oraz filcowych, damskich i dziecinnych. P/31478/3.B./M.

Firanki. Firma peruwiańska widzi możliwości zbytu na miejscowym rynku dla firanek oraz ludowych wyrobów lnianych na bieliznę stołową i na ubrania. P/32068/3.A./M.

Suszone jarzyny. Na rynku szwajcarskim istnieje zapotrzebowanie na pewne rodzaje jarzyn suszonych, a mianowicie czosnek, pietruszkę i selery. W sprawie tej nawiąże kontakt z ew. dostawcami polskimi poważna firma, mająca nawiązane stosunki handlowe z tamtejszymi odbiorcami. R/32066/25/S.

Sproszkowane pomidory. Artykuł ten poszukiwany jest na rynku szwajcarskim. R/32089/86/25/S.

Dziczyzna. Firma szwajcarska zamierza sprowadzić z Polski pewną ilość dziczyzny bitej, w pierwszym rzędzie zajęcy, bażantów i kuropatw. R/32096/31/S.

Pasze. Firma agenturowa we Francji interesuje się importem z Polski wszelkiego rodzaju pasz. R/32194/38/S.

Zwierzyna. Na terenie Francji istnieje zapotrzebowanie na zwierzynę żywą, która zostałaby przeznaczona na poprawienie zwierzostanu. R/32202/31/S.

Mączka kostna. Firma londyńska interesuje się importem pow. artykułu. P/32323/66/ID.

Chemikalia. Firma egipska pagnie nawiązać kontakt z producentami: siarczanu magnezu, chlorku boru, ałunu potasowego, sody kalcynowanej i innych. P/32149/47/ID.

Różne. Firma importowa w USA interesuje się importem z Polski różnych artyk. E/29311/93/H.

Różne. Firma agenturowa w Szwecji pracująca na rachunek własny interesuje się różnymi artykułami mającymi zbyt w Szwecji. E/31139/4L/H.

Różne. Firma agenturowa na Kubie interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm z następujących branż: kleju kostnego, bieli cynkowej, oleju lnianego, kołków drewnianych do butów, blach cynkowych i miedzianych oraz żelaza galwanizowanego. E/30500/22/H.

Różne. Firma amerykańska interesuje się importem wyrobów alabastrowych (popielniczki, całe garnitury do palenia, podstawy do lamp), „chinaware" (porcelana stołowa przezroczysta) i szkła stołowego (większe ilości solniczek, pieprzniczek, flaszeczek do perfum itp.). P/30905/4H/ID.

Kreda. Firma szwedzka interesuje się importem kredy szlamowej i sucho mielonej. P/31332/65/ID.

Butelki. Firma angielska interesuje się importem 1-litrowych butelek do wina (Vermouth). P/31468/63/ID.

Szkło. Firma londyńska interesuje się importem szkła perfumeryjnego wraz z montażem metalowym jak rozpylacze, puderniczki na toalety ze szkła ciętego itp. P/31476/63/ID.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 XII 1938 DO 10 I 1939 R.

a) do Stanów Zjednoczonych:

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	
				godz
15 XII	Europa	Cherbourg	15 XII	22,15
2[illegible] XII	Hamburg	Cherbourg	20 XII	22,15
22 XII	Franconia	Cherbourg	22 XII	22,15
27 XII	Washington	le Havre	27 XII	22,15
2 I	Paris	le Havre	2 I 39	22,15
5 I	Batory	Gdynia	5 I	17,—
7 I	Ile de France	le Havre	7 I	22,15

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju, Paragwaju):

16 XII	Pułaski	Gdynia	16 XII	13,—
17 XII	Highl Brigade	Lisbonne	17 XII	22,15
24 XII	Conte Grande	Geneva	23 XII	22,15
27 XII	Asturias	Lisbonne	27 XII	22,15
31 XII	Highl Patriot	Lisbonne	31 XII	22,15
4 I	Naptunia	Napoli	3 I	22,15
9 I	Cap. Arcona	Hamburg	9 I	22,15

URUCHOMIENIE NOWEGO DWORCA WIŚLANEGO WE WŁOCŁAWKU.

We Włocławku uruchomiono nowy dworzec wiślany „Włocławek — Wąsk — Port". Dworzec ten służy tylko dla przesyłek nadanych do dalszego przewozu Wisłą lub przewiezionych statkami. Posiada on uprawnienia dla odprawy przesyłek wagonowych i drobnicowych nadanych jako przesyłki pospieszne lub towarowe. Uruchomienie tego dworca wiślanego ma również znaczenie dla komunikacji żeglugowej i śródlądowej z portami Gdynią i Gdańskiem.

USTALENIE NOWYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH W KOMUNIKACJI Z CZECHOSŁOWACJĄ.

W komunikacji z Czechosłowacją ustanowiono następujące przejścia graniczne:

1) w komunikacji z Polską:

stare przejścia: Bohumin, Petrovice, Cesky Tešin — **nowe przejścia:** Hrušov — Bogumin — Cadca — Mosty Śląskie; (dla stacji Dyrekcji Państwowej Brno i Olomouc, dla której dotychczasowym przejściem granicznym był Cesky Tešin, istnieje obecnie Gnojnik — Dobrá).

2) w komunikacji z Niemcami:

stare przejścia: Eger, Franzensbad, Klingenthal, Johanngeorgenstadt, Weipert, Reitzenhain, Moldau, Bodenbach — **nowe przejścia:** Terezin — Bohušovice — Lobositz (Lovosice),

stare przejścia: Tetschen, Sebnitz (Sachs), Eberbach (Sachs), Warnsdorf — **nowe przejścia:** Mělnik — Libach (Libecho),

stare przejścia: Reichenberg, Seidenberg, Heinersdorf (Tafelfichte), Polaun — **nowe przejścia:** Sychrov — Liebenau (Hodłowice u. Liberce),

stare przejścia: Liebau (Schles), Halbstadt, Mittelsteine, Mittelwalde — **nowe przejścia:** Ceská Metuje — Wekelsdun (Treplice nad Metuji),

stare przejścia: Heinersdorf (Oberschles), Ziegenhals Hbf, Jägerndorf, Troppau, Kuchelna —

nowe przejścia: Velka Bystřice — Marienthal (Mariánské Udoli).

Przewóz towarów w komunikacji z Czechosłowacją (a więc i przewóz drogą morską) przy stosowaniu odnośnych polskich taryf związkowych możliwy jest tylko przez stacje położone w obrębie nowych czechosłowackich przejść granicznych. Należy jeszcze nadmienić, że większa część stacyj południowych nie została dotychczas ustalona.

RUCH TOWAROWY MIĘDZY WĘGRAMI, B. AUSTRIĄ I POLSKĄ.

Na liczne zapytania w powyższym kierunku komunikujemy, że odnośnie ruchu towarowego między Węgrami a Polską, aczkolwiek odprawa taryfowa tych transportów jest możliwa nadal na podstawie wewnętrznej taryfy P. K. P. Część II, zeszyt 1 — ze względu na to, iż Węgry przyznały w drodze wzajemności przywileje podane w § 30 tej taryfy, transporty z Węgier i do Węgier via Gdynia natrafiają na razie na przeszkody czechosłowackiego tranzytowania pod względem technicznym. Polegają one na tym, że przez dwukrotne przerwanie czechosłowackiej kolei przez linie kolejowe niemieckie, na pierwotnej drodze Bredav—Piotrowice skazane są te transporty na prowadzenie ich okrężną drogą via Czaca — Cieszyn.

Obecnie istnieją praktyczne dwie możliwości prowadzenia omawianych transportów, albo przez Rumunię na podstawie polsko - rumuńskiej taryfy portowej, o czym komunikowaliśmy łącznie z analizą tej taryfy w Biuletynie nr 19 na str. 31, albo przez Niemcy via Lundenburg — Wrocław.

Ostatnią rutę podraża okoliczność, iż na przebiegu czechosłowackim mają zastosowanie taryfy normalne a nie wyjątkowe.

Co do ruchu towarowego między dawną Austrią a Polską i w kierunku odwrotnym należy zauważyć, iż jakkolwiek Austria skreślona została ze spisu państw uznających wymienione przywileje, wspomnianej wewn. taryfy P.K.P., to jednak ze względu na pozostawienie Czechosłowacji, jako kontrahenta naszych kolei w tejże taryfie — istnieje nadal teoretyczna możność prowadzenia tych transportów tranzytem czechosłowackim. Praktycznie wszakże transporty te natrafiają na wspomniane wyżej przeszkody, jak przy ruchu towarowym węgiersko - polskim.

UPRZYWILEJOWANY TRANZYT POLSKI PRZEZ NIEMCY.

Dnia 21 listopada uruchomiono na podstawie umowy z dnia 5 listopada 1938 r., zawartej między Ministerstwem Komunikacji R. P. a Ministerstwem Komunikacji Rzeszy, uprzywilejowany tranzyt polski przez Niemcy, mianowicie dla przewozu pasażerów, bagażu, przesyłek pośpiesznych, zwłok, zwierząt i taboru oraz dla obsługi telefonicznej i telegraficznej na niemieckim przebiegu tranzytowym od granicy pod Boguminem do granicy nad Olzą. Odległość od granicy pod Boguminem (kierunek Annaberg) do granicy nad Olzą wynosi 6 km.

Celem ustalenia odległości od stacji nadania aż do stacji przeznaczenia należy zsumować poszczególne odcinki, jak następuje: stacja nadania — granica pod Boguminem; granica pod Boguminem (kierunek Annaberg),— granica nad Olzą (6 km); granica nad Olzą — stacja przeznaczenia wzgl. odwrotnie.

W ruchu towarowym powyższy sposób obliczania będzie stosowany tylko wtedy, jeśli odległość wyłącznie na liniach P. K. P. ustalona na podstawie wykazu odległości P. K. P. nie okaże się krótszą. Przewoźne będzie obliczane dla całego przebiegu na podstawie obowiązujących taryf osobowych, bagażowych, ekspresowych i towarowych P. K. P.

Dzięki powyższemu przebiegowi tranzytowemu można uzyskać w komunikacji z obszarami olzańskimi skrócenie odległości taryfowych do 15 km, co ma również znaczenie dla komunikacji z portami Gdynią i Gdańskiem.

TARYFA WYRÓWNAWCZA W KOMUNIKACJI NIEMIEC PRZEZ C. S. R. Z TRIESTEM I FIUME.

Jak donoszono w październiku, koleje Rzeszy zgodziły się wówczas na utrzymanie do 31 października taryfy wyrównawczej, która została ustalona w ruchu towarowym między pewnymi obszarami dawnej Rzeszy a Triestem i Fiume, przy kierowaniu transportów przez Salzburg i to, pomimo istniejącego podówczas zawieszenia ruchu ze strony Czechosłowacji. Obecnie komunikuje Dyrekcja Kolei Rzeszy w Monachium, że koncesję wyżej wymienioną rozszerza się aż do podjęcia normalnego ruchu poprzez Czechosłowację, przy czym bierze się za podstawę obecną taryfę i ostatni kurs korony czeskiej.

SPRAWY PODATKOWE

POTRĄCALNOŚĆ Z DOCHODU OSÓB PRAWNYCH STRAT NA UDZIAŁACH W SPÓŁKACH Z. O. O.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło okólnikiem z dn. 12 listopada 1938 r. (L. D. V. 28081/2/38), że straty na udziałach w spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością podlegają potrąceniu z dochodu osób prawnych, opodatkowanych na podstawie art. 21 ustawy o podatku dochodowym — analogicznie do potrąceń z tytułu strat na papierach wartościowych u osób prawnych.

W odniesieniu do papierów wartościowych obowiązuje okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 3 III 1931 r. L. D. V. 1219/2/31, który stanowi, że:

„Dla osób prawnych, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, bez względu na to, czy papiery (t. j. wartościowe) są przedmiotem ich obrotu, czy też nie, dochodem z tych papierów będą zawsze procenty otrzymywane z tytułu posiadania tych papierów oraz zarachowane względnie otrzymane z realizacji tych papierów nadwyżki, ponad ich pierwotną wartość książkową. I odwrotnie, dla tego rodzaju osób prawnych, będą potrącalne w każdym wypadku straty poniesione przy realizacji tych papierów, oraz straty wynikające z książkowego obniżenia ich wartości, jeżeli to obniżenie jest uzasadnione względami gospodarczymi, jak obniżenie się wartości giełdowej papierów poniżej ceny ich nabycia, względnie poniżej prawidłowo zaksięgowanej pierwotnej wartości książkowej".

PARAFOWANIE KSIĘGI POBORU ETYKIET NA MĄKĘ I KASZĘ.

W drodze wykładni Nr 517 ustawy o opłatach stemplowych (Nr D. V. 26168/5/38) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że podanie wniesione do Urzędu Skarbowego o oparafowanie księgi poboru etykiet na mąkę i kaszę (§ 22 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 VIII 1938 r. Dz. U. R. P. nr 61, poz. 477), wolne jest od opłaty stemplowej na mocy art. 142 pkt 23 ustawy o opłatach stemplowych. Zaświadczenie zaś, dokonane celem oparafowania wyżej wymienionych ksiąg, wolne jest od opłaty na mocy art. 160 pkt 1 w związku z pkt. 23 art. 142 ustawy o opłatach stemplowych.

Zakłady przemiału zboża mogą zaopatrywać się w etykiety (forma zapłaty) w kasie właściwego terytorialnie urzędu skarbowego lub w zarządzie gminy upoważnionym przez Izbę Skarbową do sprzedaży i wydawania etykiet, tylko na podstawie księgi poboru etykiet, oparafowanej przez kasę urzędu skarbowego lub zarząd gminy, upoważniony do wydawania etykiet.

WYDAWNICTWA

LITEWSKI MIESIĘCZNIK „PREKYBA" O POLSCE.

Wychodzące w Kłajpedzie litewskie czasopismo gospodarcze „Prekyba" (Handel) już od szeregu miesięcy poświęca zagadnieniom gospodarczym Polski coraz więcej miejsca i uwagi.

I tak w nr. 10 wymienionego wydawnictwa poza ogólnymi informacjami gospodarczymi m. in. o przemyśle solnym w Polsce, znajdujemy także dokładny wykaz taboru towarzystw: „Żegluga Polska" i „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" z uwzględnieniem poszczególnych linij żeglugowych, prowadzonych przez wymienionych armatorów. Poza tym opublikowany został wykaz przedsiębiorstw, skupionych w Radzie Interesantów Portu w Gdyni. Świadczy to o znaczeniu, jakie „Prekyba" przywiązuje do kwestii organizacji życia gospodarczo-morskiego w Polsce.

W nr. 11 kłajpedzkiego wydawnictwa z bardziej interesujących zagadnień poruszono m. in. polski przemysł tekstylny, a rynek litewski, wzrost ogólnej produkcji przemysłowej oraz obroty towarowe główniejszymi artykułami w Polsce. Na uwagę zasługuje przy tym zestawienie statystyczno-porównawcze wywozu główniejszych artykułów żywnościowych Polski i Litwy do Rzeszy Niemieckiej za miniony okres sprawozdawczym.

Jak wynika z wymienionego zestawienia przejętego z prasy niemieckiej, Litwa wywiozła we wspomnianym okresie: ptactwa i jaj za 1.508.000 RM, podczas gdy Polska w tym samym czasie podobnych towarów wywiozła za 4.926.000 RM. Porównanie to uważa „Prekyba" za bardzo charakterystyczne.

Z uwagi na przypuszczalne zwiększenie swego zasięgu informacyjnego „Prekyba", jako pierwsze z litewskich czasopism gospodarczych założyło ostatnio swoje przedstawicielstwo na Polskę w Warszawie.

PRZEGLĄD POLSKO-FIŃSKO-ESTOŃSKI.

Puolalais-Suomalais-Eestiläinen Ileiskatsaus.

Już od 3 lat wydawane jest przez Towarzystwo Polsko-Estońskie przy współudziale Biblioteki Fińsko-Estońskiej przy Uniwersytecie J. Piłsudskiego w Warszawie czasopismo pod powyższym tytułem, poświęcone zagadnieniom intelektualnym, kulturalnym i gospodarczym w Polsce, Finlandii i Estonii.

Komitet Redakcyjny „Przeglądu Polsko-Fińsko-Estońskiego" składa się z Polaków, Finów i Estończyków, co daje gwarancję wszechstronności poruszanych na łamach jego tematów i zagadnień.

Ostatni, nr 8 „Przeglądu" wydany w maju — czerwcu 1938 r. przynosi spośród ciekawszych prac następujące artykuły: „Estonia jako kraj turystyczny" J. Kiiveta, „Bogactwo kopalniane Estonii" O. Kukkura, „Młynarstwo w Finlandii" G. Tigerstedta, „Stosunki handlowe polsko-fińskie" J. Mazowieckiego, kronikę bałtycko-skandynawską, kronikę ugrofińską, kronikę polską, fińską i estońską itd. Dla zorientowania naszych sąsiadów nad Bałtykiem w możliwościach turystyczno-uzdrowiskowych Polski, znajdujemy tu także przegląd naszych uzdrowisk z odpowiednio dobranymi ilustracjami. Pod względem redakcyjnym oraz graficznym czasopismo prezentuje się dobrze.

„Przegląd Polsko-Fińsko-Estoński" jest jednym z pozytywnych przejawów współpracy Polski z Finlandią i Estonią w zakresie zbliżenia kulturalnego. *(e. u.)*

GOSPODARKA WODNA NR 5 R. 1938.

Nr 5 czasopisma „Gospodarka Wodna“ poświęcony został w znacznie większej, aniżeli dotąd mierze zagadnieniom gospodarki wodnej w naszym państwie. Spośród ciekawych prac, jakie znalazły się tutaj, wymienić należy: inż. E. Romańskiego „Gospodarka wodna na przełomie XX-lecia Niepodległości Polski“, inż. J. Wowkonowicza „Naturalne drogi wodne i ich wykorzystanie“, inż. T. Tillingera „Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w odrodzonej Polsce“ oraz inż. A. Konopki i S. Wawrzkowicza „Melioracje w Odrodzonej Polsce“. — Treść redakcyjna numeru poprzedzona została słowem wstępnym min. komunikacji Juliusza Ulrycha oraz wicemin. komunik. Juliana Piaseckiego.

Pod względem doboru i treści materiału, jak i z uwagi na staranną szatę graficzną ostatni numer „Gospodarki Wodnej“ zasługuje na szczególne uznanie. Mniemać należy, że zagadnienie śródlądowych dróg wodnych, jako jeden z ważnych działów gospodarki komunikacyjnej znajdować tu będzie nadal najlepsze odbicie.

SPIS ORGANIZACYJ GOSPODARCZYCH — 1939 R.

Ukazał się „Spis Organizacyj Gospodarczych“, opracowany na podstawie materiałów ankietowych zebranych przez Izby Przemysłowo-Handlowe. Wymieniona praca jest drugim z rzędu wydaniem Spisu, opublikowanego po raz pierwszy w r. 1936.

Spis obejmuje organizacje o charakterze społeczno-gospodarczym, działające w dziedzinie produkcji i wymiany objętej reprezentacją samorządu przemysłowo-handlowego.

Dane zawarte w publikacji. zaczerpnięte zostały z rejestru, prowadzonego stale przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Warszawie w zakresie ogólno-krajowym. — Zostały one zaktualizowane i uzupełnione, w drodze ankiety, rozesłanej za pośrednictwem izb przemysłowo-handlowych do wszystkich zrzeszeń, które w ten sposób miały możność bezpośredniego zweryfikowania przeznaczonego do druku materiału faktycznego.

WYDAWNICTWA WŁASNE IZBY.

Izba Przemysłowo - Handlowa, Referat Prasowy posiada jeszcze pewną ilość wydawnictw własnych, których spis wraz z ceną podaje się niniejszym do wiadomości:

Dr Tadeusz Bierowski
Wystawianie t. zw. czystych konosamentów w zamian za rewersy (1935 r.) — cena zl 1,50.

Bolesław Polkowski
Światowy Handel Zagraniczny i udział w nim Polski (1936 r.) — cena zł 1,00.

Dr Leon Felde
Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii z r. 1924 z przemową Dr Bronisława Hełczyńskiego (1936 r.) — cena zł 2,00.

Tadeusz Marchlewski
Uaktywnienie handlu i pilne inwestycje ogólno pomorskie jako czynnik wzmożenia siły gospodarczej i obronnej Pomorza (1938 r.) cena 1,50.

Michał Korytowski
Zwyczaje handlowe na Pomorzu (1938 r.) — cena zł 1,50.

O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego
praca zbiorowa — Rozważania i materiały — 1938 r. — cena zł 1,50.

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ubiegłym tygodniu za śledzie solone, oclone i z własnych połowów oraz za inne ryby franco wagon Gdynia, w złotych:

śledzie solone z polskich połowów i importowane.

Firma „Mewa“ śledzie jarmuckie polskie połowy i importowane holenderskie mleczaki 88,— „Delfin“ matis i matful 78,—, smolmatis 70,—, spenty 62,—, szkockie 66,— do 67,—, stare jarmuckie AWOOD matis 68,—. **Firma „Korab“** jarmuckie mleczaki 88,— szkockie matis i matful 78,—, jarmuckie matful 78,— matis 76,— smolmatis 67,— spent 60,— jarmuckie importowane holenderskie oraz z polskich połowów w jednej cenie. Za dwie połówki o cztery złote drożej.

Firma „Pomorze“ wszystkie towary wyprzedane.

Importowane holenderskie firma „Britholl“ — jarmuckie mleczaki 86,—, matis 74.

Importowane angielskie — jarmuckie:

	smolmatis	matis	matful
trójka	75,—	81,—	brak
I trade	74,—	80,—	brak
ordinery	66,—	71,—	76,—

szkockie matiasy: za dwie połówki

	medium	selected	large
Lerwick	103,—	109,—	114,—
Stornoway	111,—	116,—	brak

szkockie twardo solone:

	połów lipiec	sierpień
crowny	71,—	73,—
Lerwick	72,—	78,—
PAF	78,—	80,—
Wick Stronsay	79,—	—

Importowane norweskie — SLOO 40,— do 44,—, VAAR 31,— do 36,—,
islandzkie norweskie 64,— dla 350/370
66,— dla 390/400
schneidehering 102,—

Śledzie świeże i zamrożone: norweskie zamrożone 50 kg — 26,— zł, holenderskie i belgijskie świeże za 100 kg — 55,— zł 10 — 12 sztuk, dorsze zamrożone za 100 kg bez głów czyszczone 70,— zł, importowane norweskie 100,— zł, dorsze drobne cale 40,— zl, filety rybne kg 1,90 zł I gatunek, 1,20 zł II gatunek za kg.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM.

Z uwagi na panujące ostatnio niepomyślne warunki atmosferyczne na morzu, wyjazdy rybaków na połowy zostały na przeciąg szeregu dni wstrzymane. W związku z powyższym daje się powszechnie odczuwać brak dowozu ryb głównie dorszy, szprotów i śledzików dla celów wędzarniczych.

Ponieważ zapoczątkowane niedawno połowy szprotów na głębi Gdańskiej nie dały jeszcze zadawalających rezultatów tak, iż nie wiadomo czy istotnie starczy surowca z własnych połowów, w sferach przemysłu rybnego na Wybrzeżu, dają się słyszeć głosy, domagające się importu dorszy i szprotów z zagranicy.

W związku z brakiem dowozu ryb, zapasy magazynowych dorszy, zamrożonych w Chłodni Rybnej w Gdyni są już na wyczerpaniu. Ostatnio sprzedany został także po dobrej cenie cały transport małych dorszy, których połowy, z uwagi na niszczenie młodego rybostanu, napiętnowaliśmy.

ENUNCJACJE O POLSKICH POŁOWACH DALEKOMORSKICH.

Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Mgr J. Kawczyński udzielił ostatnio „Kurierowi Bałtyckiemu“ wywiadu na temat polskiego rybołówstwa dalekomorskiego.

W wywiadzie tym Dyrektor Kawczyński poruszył szereg zagadnień, jak n. p. przesłanki gospodarcze polskich połowów dalekomorskich, stosunek Państwa i samorządu gospodarczego do tej dziedziny pracy, jak również aktualne zagadnienie ustosunkowania się własnych połowów do importu śledzi i ryb.

W enuncjacji tej znalazło również wyraz szereg zastrzeżeń, dotyczących samej organizacji przedsiębiorstw, a więc zagadnienie współpracy z obcym kapitałem, kwestia t. zw. „baz“ rybackich za granicą, sprawa spolszczania załóg rybackich na naszych statkach dalekomorskich połowów i szereg innych.

DALSZA ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTYLLI RYBACKIEJ.

Jak wynika z programu prac Stoczni Rybackiej w Gdyni, wymienione zakłady wybudują w roku 1939 — 3 serie kutrów rybackich w ilości 10 kutrów. W liczbie tej jedną serię będą stanowiły kutry do połowów dalekomorskich o długości 24 mtr., podczas gdy dwie pozostałe serie stanowić będą kutry, przystosowane do połowów przybrzeżnych.

Poza tym na zamówienie Ministerstwa Przemysłu i Handlu wybudowany zostanie w ciągu roku 1939 przez Stocznię Gdyńską stalowy lugier do połowów dalekomorskich.

Jak słychać, również poszczególne towarzystwa dla dalekomorskich połowów śledzi mają zamiar zwiększyć swój tabor pływający łącznie o kilka nowych jednostek rybackich.

PESYMIZM W ANGIELSKICH KOŁACH ŚLEDZIARZY

Angielski „Herring Board“ wydał w tych dniach z okazji zmiany swego składu bardzo ciekawe sprawozdanie o stanie angielskiego rybołówstwa śledziowego, przepełnione dużym pesymizmem z powodu dalszego cofania się angielskiego eksportu śledzi za granicę. Z tej też przyczyny podnoszą się głosy za wzmożeniem konsumpcji wewnętrznej przez polepszenie jakości dostarczanego towaru, oraz obniżkę jego ceny.

W roku bieżącym brytyjski eksport śledzi dzięki dwom okolicznościom mógł się poważniej rozwinąć. W pierwszym rzędzie wskutek ograniczenia przez Rzeszę Niemiecką produkcji śledziowej z 1.050.000 beczek na 750.000, po drugie wskutek częściowego wyeliminowania Holandii z rynku z powodu jej trudności pieniężno - dewizowych. Są to jednak bardzo przemijające okoliczności. tak, że w przyszłości Angielska Rada Śledziowa oczekuje raczej zmniejszenia eksportu a zatem i produkcji, która obracać się będzie w granicach około 1.500.000 crans, o wartości mniej więcej 2.000.000 Ł. Okazuje się, że w celu utrzymania całej angielskiej floty rybackiej, trzeba zwiększyć połowy o około 400.000 crans o wartości około 500.000 Ł. Poszukiwania za nowymi rynkami zbytu zdaniem Rady nie przyniosły większych rezultatów, tak że pozostało jedynie obniżenie ceny przez redukcję kosztów samych połowów. Osiągnąć to można przede wszystkim przez wyposażenie kutrów w motory zamiast w maszyny parowe jako mniej ekonomiczne, gdyż tylko przez obniżkę ceny zdaniem Rady możnaby osiągnąć zwiększenie zbytu w kraju i za granicą. Z drugiej strony angielscy rybacy śledziowi wysłali memoriał do Departamentu Rybackiego, w którym proponują udzielanie przez Rząd dla statków o 7 ludziach załogi subwencji w formie co najmniej zwrotu 25% kosztów połowów, co wynosiłoby około 100 Ł w sezonie, czyli 200 Ł rocznie. Przewiduje się, że subwencja wynosiłaby około 155.000 Ł rocznie. Propozycję tę uzasadniano przy tym, że suma 30 Ł rocznie na rybaka nie jest wygórowana, gdyż zasiłki na wypadek braku pracy na pewno wyniosłyby więcej. Sfery rybackie Wielkiej Brytanii widzą w tej propozycji jedyny racjonalny sposób wyjścia z trudności.

Mimo przychylnego nastawienia do spraw rybołówstwa Rząd Angielski odmówił udzielenia wspomnianej subwencji, motywując stanowisko swoje okolicznością, że subwencje na zwrot kosztów eksploatacyjnych przewidziane zostały przez ustawę, tyczącą się przemysłu śledziowego t. zw. Herring Industry Act z r. 1938, w której jest projekt wyasygnowania sumy 375.000 Ł w ciągu 5 lat na pomoc rybakom dla zaopatrywania się w nowe motory do kutrów, oraz celem ułatwienia w sprzedaży śledzi. Właśnie akcja pomocy w zakresie modernizacji floty rybackiej ma na celu potanienie kosztów produkcji, podczas gdy memoriał rybaków obejmował sprawę pomocy dla przestarzałych dryfterów parowych. O ile więc odpowiedź powyższa jest zgodna z zasadami polityki Rządu Angielskiego, o tyle jednak podnoszą się głosy w angielskiej prasie fachowej, że mimo wszystko należy okazać pomoc rybakom, którzy tyle dobrego zdziałali podczas wojny. E. U.

NOWE NIEMIECKIE PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Ostatnio założono w Hamburgu nowe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Hochseefischerei Hamburg Andersen & Co A. G.“. Kapitał wynosi około 7.000.000 RM i związany jest z Koncernem Marsz. Göringa, miastem Hamburgiem i Głównym Zjednoczeniem Niemieckiego Gospodarstwa Rybnego, czyli wchodzi w ramy planu czteroletniego. Towarzystwo posiadać będzie obok nowoczesnych składów, własną chłodnię i wytwórnię lodu. Ponadto zajmować się ono będzie zamrażaniem ryb na statkach - chłodniach, jak również dokonywaniem przerobu ryb na mączkę rybną, na tran i olej. W tym celu zamówiono w stoczni jeden statek - fabrykę.

CUXHAVEN OTRZYMA DRUGI PORT RYBACKI.

Cuxhaven, który jak wiadomo jest jedną z baz dla niemieckich połowów dalekomorskich, a ostatnio i gdańskich, przystąpił do budowy nowego portu o długości 900 m a 100 m szerokości. Na południowej stronie portu staną 3 hale przetargowe i do przepakowywania, każda o wymiarach 250 m długości i 50 m szerokości, po przeciwnej stronie będą mieli armatorzy swoje składy techniczne i dla bunkru. Nowe pomieszczenia będą mogły przyjąć około 50.000 q. ryb.

CZY ESTONIA PODNIESIE CŁO NA MĄCZKĘ RYBNĄ?

Według doniesień z Tallina na posiedzeniu estońskiej Rady Ministrów zastanawiano się nad sposobami lepszego wykorzystania połowów śledziowych. Minister Rolnictwa wniósł sprawę przerobu mączki rybnej, która w porównaniu z zagranicą, w Estonii jest znacznie droższą. Niemniej sprawy zniesienia na nią cła nie załatwiono. Przeciwnie stwierdzono, iż zarówno fabrykacja mączki, jak i zasalania nadal wymagają wydatnej pomocy rządowej.

ULEPSZENIE W NORWESKICH POŁOWACH.

Z Aalesund donoszą, iż dokonano wynalazku pewnych ulepszeń, mających duże zastosowanie praktyczne. I tak udało się zwiększyć siłę motorów przy pomocy specjalnego urządzenia pompowego i hydraulicznego do tego samego stopnia sprawności, jak urządzenia parowe. Przez to elastyczne przeniesienie siły uzyskuje się wyzyskanie sprawności motoru do 90%.

Z Moldy znowu donoszą, iż tamtejszy rybak dokonał i wypróbował wynalazek o dużym znaczeniu dla rybołówstwa. Chodzi tu o motor mały do połowów na wędkę ciągnioną. Pozwala on na wyrzucenie sznura z haczykami tak daleko, aż dosięgnie gruntu, po czym zaczyna go podnosić do żądanej wysokości i następnie w oznaczonych odstępach czasu wciąga i wypuszcza sznur. Kiedy zaś ryba złapała się na hak — wciąga sznur automatycznie na powierzchnię wody, umożliwiając rybakowi odczepienie zdobyczy. Założenie kilku takich motorków zwiększyłoby znacznie szanse połowów.

LOTNICTWO NA USŁUGACH POŁOWÓW. DALEKOMORSKICH.

Na morzu Północnym zastosowano z dużym powodzeniem obserwację z samolotu pochodu ławic śledzi oraz informowanie i kierowanie flotyllą rybacką. Bodźcem do korzystania z tego sposobu usług lotnictwa były duże koszty, związane z wyszukiwaniem przez rybaków miejsc połowów. Obliczają, że n. p. flotylla 300 statków rybackich, pracująca koło wysp Szetlandzkich wydawała dawniej na ten cel około Ł 90.000 w ciągu sezonu.

Eksperyment, zainicjowany przez towarzystwo połowów dał tak dobre rezultaty, że dalszymi pracami w tym kierunku i ich finansowaniem zajął się „British Herring Industry Board". Łodzie, których połowy były kierowane z samolotu, uzyskały po 87, 75 i przeszło 100 crans (1 crans = 750 śledzi), natomiast łódź samodzielnie pracująca bez pomocy lotnika tylko 15 crans. Należy również zaznaczyć, że dla korzystnych wyników duże znaczenie posiadają warunki powietrzne i doświadczenie obserwatora.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych na skutek utrzymania restrykcyj dewizowych i kontyngentowych pogorszyła się znacznie w stosunku do poprzedniego okresu. Niektóre firmy wyprzedały posiadane zapasy towarów kolonialnych i spożywczych i są obecnie bez towaru. Mają one wprawdzie towar w magazynach celnych w Gdyni, lecz nie mogą clić i wprowadzić na rynek z braku pozwoleń przywozu i przydziału dewiz. Sezon gwiazdkowy, w którym importerzy liczyli na wzmożenie obrotów i powetowanie sobie strat poniesionych w innych okresach, zawiódł w tym roku prawie zupełnie.

Brak dostatecznej ilości towaru, wstrzymanie wzgl. zredukowanie do minimum kontyngentów przywozowych oraz niezałatwienie dotychczas wniosków o przydział dewiz, pociągnęło za sobą zwyżkę cen na poszczególne towary. Zwyżka ta wynosi od 5 do 15% w stosunku do cen w poprzednim okresie.

Obroty towarowe są w tym roku znacznie mniejsze niż w latach poprzednich. Natomiast obroty gotówkowe wahają się w granicach obrotów zeszłorocznych.

Kawa surowa:

Na rynkach zagranicznych ceny na poszczególne gatunki kaw spadły o kilka punktów. Popyt jest mniejszy niż w poprzednim okresie. Na rynku krajowym popyt dość duży. Podaż kawy niedostateczna wskutek braku zezwoleń przywozowych i przydziału dewiz. Ceny kawy zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o 2 do 5%, zależnie od gatunku towaru. Wzrost cen w stosunku do pier-

1 kg towaru oclonego: pieprz czarny zł 3,55
wszej połowy listopada wynosi 7 do 15%. Ceny kształtują się na 1 kg kawy oclonej loco magazyn importera następująco:

Rio 7 — 3,45 do 3,60 zł, Santos — zł 4,05 do zł 4,45, Guatemala zł 5,40 do 5,70, Tanganika zł 4,70 do 4,95, Capitania zł 3,80 do zł 4,—.

Herbata:

Na rynkach zagranicznych, o ile chodzi o tranzyt, obroty są średnie. Natomiast przy lokalnej sprzedaży popyt słaby. Ceny spadły o 5 do 15 punktów, zależnie od gatunku i pochodzenia herbaty.

Tendencja na rynku krajowym wskutek braku towaru, w dalszym ciągu mocna. Ceny zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o dalsze 10% do 15%, w zależności od gatunku i pochodzenia towaru. Ceny za herbatę z normalnych kontyngentów przewyższają już ceny za herbatę z transakcyj wiązanych. Dowozy herbaty są średnie. Towaru nie można jednak sprowadzić na rynek z braku kontyngentów przywozowych wzgl. przydziału dewiz. Orientacyjne ceny są następujące za 1 kg towaru oclonego: Cejlon pospolity zł 14,25 do 15,50, Cejlon średni zł 15,— do zł 17,—, Cejlon specjalny od zł 17,— wzwyż, Sumatra zł 15,— i wzwyż, Darjeeling zł 16,50 do zł 20,—.

Korzenie:

Na rynkach zagranicznych tendencja słabsza, ceny zniżkowe. W kraju wskutek braku pozwoleń przywozu i przydziału dewiz tendencja w dalszym ciągu mocna na wszystkie gatunki korzeni. Podaż korzeni jest mniejsza od zapotrzebowania. Ceny zwyżkowały od 2 do 5%. Kształtują się one następująco na

do zł 3,70, pieprz biały zł 4,15 do zł 4,30, piment zł 6,45 do zł 6,60, cynamon Lignea zł 5,50 do zł 5,65, cynamon Cassia Vera zł 6,55 do zł 6,70.

Owoce suszone:

Tendencja w dalszym ciągu mocna. Na sułtanki tureckie, śliwki amerykańskie, migdały włoskie, rodzynki i koryntki greckie ceny zwyżkowe. Zwyżka cen dochodzi od 10 do 25% zależnie od gatunku towaru. Brak jest na rynku szczególnie śliwek amerykańskich i ceny za ten artykuł wzrosły od zł 1,70 — zł 1,80 za kg, zależnie od wielkości śliwek. Sułtanki tureckie sprzedaje się po zł 1,95 do zł 2,15, zależnie od typu towaru, migdały włoskie, słodkie po zł 7,20 do zł 7,60, orzechy tureckie laskowe po zł 3,80 do zł 4,—, jądra orzechów laskowych — włoskie, po zł 6,30 do zł 6,60, orzechy ziemne po zł 2,20 do zł 2,40, daktyle francuskie po zł 16,50 do zł 19,— za skrzynkę 5 kg, śliwki rumuńskie w workach. wielkości 110 do 120 po zł 1,25 do zł 1,30. Na figi greckie ceny spadły o zł 0,05 za kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOKOLONIALNYCH.

Dnia 2 grudnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Oksywie“ z transportem 3.387 kg pieprzu, 640 kg herbaty i 700 kg migdałów.

s/s „Peru“ wyładował dnia 4 grudnia 400 skrzyń herbaty wagi 5.240 kg.

Dnia 6 grudnia przybył do Gdyni s/s „Patroelus“ z ładunkiem 33 skrzyń herbaty o wadze 1.603 kg.

s/s „Sibajak“ wyładował w tym samym dniu 14 worków — 1.200 kg kawy.

s/s „Demps“, który nadszedł również 6 grudnia przywiózł transport 24 worki pieprzu wagi 1.570 kg.

s/s „Vingaland“ przybył do Gdyni dnia 6 grudnia z transportem 50 worków rodzynek wagi 1.250 kg oraz 12.548 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich.

Dnia 7 grudnia nadszedł do portu gdyńskiego s/s „Poznań“ i wyładował 1.590 kg kawy.

S/s „Chorzów“ przywiózł do Gdyni dnia 7 grudnia 6.177 kg pieprzu, 4.589 kg różnych korzeni, 307 kg cynamonu, 2.244 kg masła kakaowego, 1.342 kg pimentu, 7.568 kg kawy oraz 4.319 kg herbaty.

Dnia 8 grudnia nadeszło do Gdyni na s/s „Bernicia“ z Neapolu 7.000 kg orzeszków, 2.100 kg kasztanów jadalnych i 700 kg migdałów słodkich bez łupin.

s/s „Algeria“ przybył do Gdyni dnia 9 grudnia z transportem 6.000 kg migdałów, 1.000 kg orzechów.

Ostatni transport bananów nadszedł do Gdyni dnia 9 grudnia na s/s „Wiborg“.

Dnia 11 grudnia nadszedł do Gdyni s/s „Lech“ z ładunkiem 16.037 kg herbaty i 7.050 kg kawy.

s/s „Boreland“, który nadszedł do Gdyni dnia 11 grudnia przywiózł z Algeru 2.533 skrzyń pomarańcz, z Istambulu, 416 worków orzechów, z Izmiru 12.031 colli sułtanek i fig, 1.000 colli rodzynek i 200 skrzynek sułtanek, dla Gdańska z Istambulu 49 worków orzechów i 1.178 colli sułtanek i fig z Izmiru.

W dniach najbliższych spodziewany jest w Gdyni s/s **„Hispania“ z transportem ca 16.000 skrzyń** cytryn włoskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. urządziły w czasie od 1 do 13 grudnia 3 aukcje, których przebieg przedstawia się następująco:

Dnia 2 grudnia wystawiono: 832 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 832 sk. w cenie 36—38 zł 1 skrzynia; 1.050 klatek mandarynek greckich — sprzedano 1.050 kl. w cenie 14.85—15.— zł 1 klatka; 94 worków orzechów laskowych — sprzedano 94 w. w cenie 3.38—3.45 zł 1 kg.

Dnia 6 grudnia wystawiono: 30 worków migdałów włoskich bez łupin — sprzedano 30 w. w cenie 6.80—6.85 zł 1 kg; 400 worków koryntek greckich — sprzedano 40 w. w cenie 1.16—1.17 zł 1 kg; 800 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano 800 sk. w cenie 1.80—1.85 zł 1 kg; 350 skrzyń grapefruitów palestyńskich — sprzedano 200 sk. w cenie 21—25.80 zł 1 skrzynia; 180 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 180 sk. w cenie 1.31—1.35 zł 1 kg.

Dnia 10 grudnia wystawiono: 518 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 518 kl. w cenie 1.58—1.66 zł 1 kg; 940 skrzynek daktyli marok. i alger. — sprzedano 940 sk. w cenie 16.65—17.— zł 1 skrzynka; 800 skrzynek sułtanek greckich — sprzedano 800 sk. w cenie 1.83—1.89 zł 1 kg; 600 worków fig greckich — sprzedano 600 w. w cenie 1.05—1.06 zł 1 kg; 125 skrzyń grapefruitów palestyńskich - wycofano; 488 skrzyń pomarańcz palest. sprzedano 488 sk. w cenie 1.34—1.41 zł 1 kg; 230 beczek jabłek włoskich — sprzedano 230 b. w cenie 1.20 zł 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W bieżącym tygodniu ceny pomarańcz palestyńskich kształtowały się w handlu hurtowym ca 1.40 — 1.50 zł za 1 kg. Zainteresowanie tym artykułem jest dosyć silne.

Pomarańcze i mandarynki włoskie, które nadchodzą w mniejszych ilościach znajdują chętnych nabywców i sprzedawane są po dobrej cenie: pomarańcze 1.60 — 1.80 zł za 1 kg, mandarynki 17—18 zł klatka ca 11 kg brutto.

Cytryny włoskie sprzedawane są po cenie ca 76.— zł para, tak jak zapowiedzieliśmy w ostatnim numerze stosownie do przewidywanych przez kupców cen.

Grapefruity palestyńskie osiągają w porównaniu z rokiem ubiegłym niskie ceny. Sprzedaje się je w hurcie po 28—30 zł skrzynia.

Jabłka kanadyjskie, które nadeszły w ilości ca 2—3 tys. beczek, kształtują się w dużej rozpiętości cen, 1.20 — 2.— zł za 1 kg zależnie od gatunku.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 grudnia br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 7.547 skrzyń pomarańcz, 12.608 klatek mandarynek, 798 skrzyń cytryn i 5.239 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dn. 30 listopada br. zapas pomarańcz wzrósł o ca 500 proc., mandarynek o ca 600 proc., grapefruitów o ca 20 proc. Zanotowano również nowy transport cytryn, pojawił się w miejsce braku tego artykułu w poprzednim okresie sprawozdawczym.

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Dostawy światowe kawy w pierwszych czterech miesiącach nowego zbioru są szacowane na 8,936,209 worków wobec 7,400,621 worków, dostawionych w tym samym okresie roku 1937. Stanowi to zwyżkę 20,7 proc. Sama Brazylia dostarczyła z tego 5,948,467 worków czyli 51,8 proc. więcej, aniżeli w ubiegłym sezonie. Obecna produkcja światowa jest jeszcze raz taka wielka, jak 20 lat wstecz, tj. około 40 proc. powyżej konsumpcji światowej. Ceny na kawy niebieskie, które tak znacznie poszły w górę w ostatnim czasie, zniżkowały ostatnio z powodu nadchodzących nowych zbiorów, które się w tym roku opóźniły. Prawdopodobnie jednak ceny niebieskich kaw pozostaną na obecnym poziomie.

Brazylia:

Z 86,968 plantacyj w stanie Sao Paulo 93,78 proc. jest w rękach mniejszych plantatorów mających poniżej 50,000 drzew kawowych. Pozostałe 6.22 proc. znajdują się w rękach większych fazenderos - właścicieli od 100 tys. do 1,000,000 drzew. W październiku br. zniszczono 636,000 worków, tak że w czterech miesiącach obecnych zbiorów zniszczono ogółem 2,218,000 worków. — Obecne zbiory gatunku Victoria wynoszą 300,000 worków.

Costa Rica:

Rozpoczęto zbierać we wrześniu, a pierwsze transporty wyszły przy końcu października. Obecne zbiory są od 10 do 30 proc. mniejsze od poprzednich, lecz przez wyższe ceny i lepszą jakość kawy — plantatorzy spodziewają się dochodu w wysokości z ubiegłego sezonu lub wyższego.

San Salvador:

Ze zbiorów sezonu 1937/38 sprzedano aż do lipca wszystkie myte kawy. Przewaga ładunków we wrześniu składała się z niemytych kaw, tak że pozostało około 4,600 worków nie sprzedanych na końcu sezonu ubiegłego. Nowe zbiory wynoszą około 1,000,000 worków (868,150 worków w roku 1937/38), z czego już 25 proc. sprzedano.

Colombia:

Do 30 czerwca 1938 zbiory wyniosły 4,495,997 worków po 60 kg. Z tego 4,145,997 worków wyszło na eksport, a 350,000 worków na konsumpcję wewnętrzną. Nowe zbiory są szacowane na około — 4,250,000 worków. Kolumbijskie kawy, które już notowano po 14,5 centów USA, spadły na 13,5 cts. — Medellin Excelso.

Venezuela:

Nowe zbiory będą o 50—60 proc. niższe od zbiorów zeszłorocznych, czyli wyniosą 475,000 worków. Z portu Maracaibo wyeksportowano we wrześniu 13,417 worków, z czego do Niemiec poszło 4,490, do Czechosłowacji 783 i do **Polski 384** worków.

Nicaragua:

Zbiory na sezon 1938/39 wynoszą około 250,000 worków.

Cuba:

Zbiory na sezon 1938/39 wynoszą około 511,000 worków.

Haiti:

Zbiory na sezon 1938/39 wynoszą około 325,000 worków.

Mexico:

Organizacja „AGRARISTAS", która przeprowadza wywłaszczenie terenów cudzoziemców, dotarła obecnie do stanu Tapachula, gdzie rozdzieliła pomiędzy robotników najlepsze plantacje, tak że obecnie w tym stanie 40 proc. produkcji przeszło w ich ręce. Wynikiem tego spodziewana jest mniejsza produkcja. Tylko ten kto zna kraje tropikalne i trudności, z jakimi musi walczyć pionier w zdobyciu nowych terenów, wie co znaczą takie kroki agrarystów, którzy przejmują gotowe plantacje.

Herbata:

Eksport z Calcutty i Chittagongu do Anglii w drugiej połowie września wynosił 24,150,000 lbs w porównaniu do 21, 330,000 lbs w roku 1937. Konsumpcja światowa w roku 1937 powiększyła się o 10.935.000 kg do 399.549.000 kg. Powiększenie to było spowodowane w pierwszym rzędzie przez zwiększoną konsumpcję Rosji Sowieckiej o 3 mil. kg, Stanów Zjednoczonych o 6 milionów kg i Afrykę o 2.000.000 kg. W krajach produkcyjnych obowiązuje pewna restrykcja w eksportowaniu i jeszcze znacznie większe ilości musiały by być konsumowane, zanim granica restrykcji mogłaby upaść.

Notowania nowojorskie w USA centach.

Brazylia:	15 listopada	15 październ.
Santos 4 C&F	7,20—7,60	7,10—7,40
Rio 7/8 C&F	4,85	4,60
Jawa Robusta Washed C&F	6,35	6,25
Maracaibo Trujilo	7,25	7,25
Maracaibo Cucuta washed	13,—	13,—
La Guyara Puerto Cabello washed	12,—	12,5
Colombia		
Bogota Good Washed	13,25	13,75
Manizales Excelso	13,5	14,—
Medellin Excelso	14,00—14,25	14,5
Mexico Cordoba washed	12,—	12,5
Haiti handpicked choice	7,00— 7,25	7,25
Jamaica good ordinary	7,—	7,—

TREŚĆ:

Od wydawnictwa —

Z okazji Nowego Roku

składamy prenumeratorom, współpracownikom i sympatykom naszego czasopisma najlepsze

życzenia wszelkiej pomyślności

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 grudnia 1938 r. | NR 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy**, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

SYTUACJA GOSPODARCZA OKRĘGU IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ w GDYNI

Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 14 grudnia 1938 r.)

Przemówienie moje, wygłoszone podczas Plenarnego Zebrania w dniu 1 października b. r. zakończyłem słowami: „abstrahując od chwili dzisiejszej, daje się zauważyć w całym kraju ożywienie koniunktury i szereg czynników wskazuje na to, iż nasze życie gospodarcze nabiera pewnego tempa i w wielu branżach daje się zauważyć dalszy pomyślny rozwój".

Nie było wówczas czasu po temu, aby twierdzenie to uzasadnić, popierając je odpowiednim materiałem liczbowym. Dzisiaj jednak, gdy stoimy już u schyłku roku i gdy dane, jakimi rozporządzamy są dostateczne dla scharakteryzowania sytuacji gospodarczej ogólnej oraz sytuacji okręgu Izby za okres co najmniej 3 kwartałów roku bieżącego, a nawet w niektórych wypadkach za 11 miesięcy roku bieżącego, uważam za wskazane dać przegląd tych zjawisk gospodarczych, które nas specjalnie obchodzą. Zaznaczyć przy tym należy, iż okres, dzielący nas od końca roku jest już tak krótki, że nie można się spodziewać, aby wniósł on jakiebądź zmiany zasadnicze.

Chciałbym przede wszystkim poświęcić kilka uwag ogólnej sytuacji gospodarczej naszego kraju, porównując ją z sytuacją niektórych państw zagranicznych.

Już w szeregu moich przemówień poprzednich wskazywałem, że podźwignięcie się Polski z kryzysu było o wiele powolniejsze, niż w innych państwach zagranicznych, a zwłaszcza u naszych sąsiadów nad Bałtykiem. Zostawaliśmy daleko za nimi pod względem wzrostu produkcji w okresie pokryzysowym, jak również i w naszym udziale w międzynarodowych obrotach handlowych. Okres tego upośledzenia — jak się wydaje — mamy poza sobą. —

Na podstawie danych statystycznych, publikowanych przez Ligę Narodów, z zadowoleniem stwierdzić możemy, że Polska należy do nielicznej grupy państw, w których koniunktura gospodarcza rozwija się nadal, co szczególnie dało się zauważyć w ciągu ostatniego 1½ roku. Wśród 5 państw, należących do tej grupy, Polska ze wzrostem wskaźnika koniunktury o 8,4 proc. stoi nawet wyżej niż Niemcy, wykazujące wzrost 6,2 proc., co jest specjalnie pocieszające z uwagi na to, że u nas nie są stosowane takie środki dla podtrzymania produkcji, jakie stosuje i jakimi rozporządza nasz sąsiad zachodni. Dla podkreślenia tej zmiany na lepsze w naszym położeniu zaznaczę jeszcze, iż pośród 8 państw o ustabilizowanej koniunkturze znajduje się spośród naszych sąsiadów nad Bałtykiem — Dania, Estonia i Szwecja, które w poprzednich okresach wykazały bardzo znaczną poprawę koniunktury. W rezultacie wskaźnik produkcji przemysłowej Polski wyniósł we wrześniu — 123, przyjmując za 100 rok 1928, porównując zaś wskaźnik za pierwsze półrocze roku bieżącego z takim półroczem roku 1935, stwierdzamy wzrost o 42,2 proc. —

Równocześnie wskaźnik zatrudnienia wyraził się liczbą 101 (100 — 1928 r.) przy jednoczesnym spadku bezrobocia we wrześniu b. r. do 212.000 osób, przy 549.000 w styczniu b. r. i 251.000 we wrześniu 1937 r. i wobec 126.000 przeciętnej miesięcznej liczby bezrobotnych w roku 1928.

Na tle tych uwag ogólnych przyjrzyjmy się kształtowaniu się sytuacji gospodarczej w naszym okręgu izbowym. Ogólne zatrudnienie w przemyśle przetwórczym na całym obszarze okręgu Izby za 10 miesięcy roku bieżącego wzrosło o 9 proc. w porównaniu z tym samym okresem roku 1937. W liczbach absolutnych wyraża się to ilością robotniko-godzin w roku bieżącym 61.839.555, gdy w roku 1937 było 56.818.654, jeśli weźmiemy ilość robotniko-godzin dla całego województwa pomorskiego w granicach obecnych, to odnośna ilość wyrazi się poważną cyfrą 68.711.952. — Największy procentowo wzrost robotniko-godzin wykazał przemysł obuwniczo-odzieżowy, a mianowicie 23 proc., na ogół jednak ta branża zaliczana być musi pod względem swego znaczenia do średniego rodzaju przemysłu w okręgu Izby. Ważniejszy pod względem rozmiarów przemysł budowlany wykazał wzrost 20 proc., o 16 proc. wzrosła ilość robotniko-godzin w przemyśle poligraficznym i chemicznym, o 12 proc. w elektrotechnicznym i w najbardziej rozwiniętym w okręgu przemyśle metalowym, o 8 proc. w drugim z kolei co do rozmiarów zatrudnienia przemyśle spożywczym; spadek zatrudnienia nastąpił w poważnie rozwiniętych w okręgu Izby przemysłach — drzewnym o 1,1 proc. i mineralnym o 1,6 proc. i wreszcie o 11 proc. w jednym z najsłabiej rozwiniętych przemysłów — przemyśle skórzanym. Nie rozporządzamy jeszcze, ze zrozumiałych względów, danymi cyfrowymi o produkcji w poszczególnych branżach, jednak już teraz stwierdzić można, że w przeważającej ilości głównych branż przemysłu nastąpił wzrost produkcji, nie zważając na piętrzące się przed nimi poważne trudności czy to w zdobywaniu niezbędnych surowców krajowych i zagranicznych, czy też w ulokowaniu produkcji na rynkach w kraju i poza granicami Państwa. Jeśli chodzi n. p. o przemysł chemiczny, stojący w naszym okręgu na wysokim poziomie tak pod względem nowoczesności urządzeń dla fabrykacji, jak i pod względem różnorodności wytwarzanych artykułów, to napotyka on na nieraz niezrozumiałe utrudnienia w zakresie zaopatrzenia w surowce pochodzenia krajowego, jak i w zakresie polityki cen, na kształtowanie się których wywierają wpływ czynniki rządowe. Bardzo znamiennym przeobrażeniom uległy w ostatnich latach, a zwłaszcza w roku bieżącym, niektóre branże przemysłu spożywczego, odgrywające poważną rolę w okręgu naszej Izby tak pod względem rozmiarów produkcji, jak zwłaszcza pod względem znaczenia, jakie ten przemysł ma dla naszego eksportu. Mam tu na myśli fabrykację konserw mięsnych. Gdy w latach poprzednich eksport produktów mięsnych w przeważającej ilości odbywał się pod postacią żywca względnie zwierząt bitych, to obecnie gros eksportu odbywa się pod postacią konserw mięsnych. Ta przemiana oddziałuje w sposób wysoce dodatni na kształtowanie się sytuacji na rynku podaży żywca i na jej regulację, gdyż fabryki przetworów i konserw mięsnych dla utrzymania ciągłości swej produkcji pokrywają swe zapotrzebowanie stale, niezależnie od tego, czy dany produkt zostanie natychmiast sprzedany na rynku wewnętrznym, względnie czy zostanie wyeksportowany. Ten stan rzeczy odbił się również dodatnio na interesach producentów rolnych, doprowadzając do zrównoważenia podaży i popytu.

Jeśli zatrzymałem się nieco dłużej nad tą sprawą, to dlatego, że przywiązuję wielką wagę do współdziałania gospodarczego pomiędzy przemysłem i handlem naszego okręgu a rolnictwem, którego sytuacja, wobec poważnego spadku cen zbóż, znajduje chociażby częściową rekompensatę w możliwości normalnego lokowania na rynku produkcji zwierzęcej. — Do jakiego stopnia na rynku zbożowym nastąpiła zmiana na gorsze świadczą n. p. takie zestawienia: cena pszenicy na początku roku była 26,94 za 100 kg, w październiku 18,44, a w październiku 1937 — 25,58; żyta na początku roku 22,22, obecnie 13.63, a w październiku 1937 — 20.87 i t. d. Ten stan rzeczy odbija się również niepomyślnie na handlu zbożowym, który robiąc nawet większe obroty w roku bieżącym, osiąga zysk minimalny. Dodatnim momentem w tak kształtujących się warunkach jest to, iż uruchomione kredyty pod zastaw zboża oraz wstrzymywanie się ze strony rolnictwa z nadmierną podażą na rynek, umożliwione m. in. ulgowymi zarządzeniami w zakresie ściągania podatków, być może, dadzą możność doczekania się pewnej poprawy cen w następnych miesiącach.

Przyjęte jest uważać za jeden z mierników w sytuacji gospodarczej przyrost kapitalizacji w postaci wkładów w komunalnych kasach oszczędności. Otóż pod tym względem sytuacja w naszym okręgu kształtowała się na ogół pomyślnie od początku roku aż do września, gdy nastąpiło na równi zresztą z całym krajem wycofywanie wkładów z banków i komunalnych kas oszczędności. Dla województwa pomorskiego odpływ wkładów w komunalnych kasach oszczędności wyraził się poważną, jak na nasze warunki, sumą około 9 milionów złotych. W ten sposób narastanie wkładów, które osiągnęło najwyższy swój wyraz we wrześniu, osiągając 76 milionów, zostało zahamowane i poniesione w związku z nastrojami panicznymi na tle politycznym straty wymagać będą z pewnością dłuższego czasu dla ich wyrównania. W każdym razie z końcem października wysokość wkładów 70 milionów złotych pozo-

staje jeszcze poniżej sumy wkładów, jakie były notowane na początku roku. Zaznaczyć przy tym należy, iż sytuacja w zakresie wkładów na Pomorzu niczym nie odbiega od sytuacji ogólnopolskiej.

Jeszcze jedno krótkie ogólne spostrzeżenie, charakteryzujące położenie przemysłu i handlu w naszym okręgu. Mam tu na widoku liczby, odnoszące się do wykupna świadectw przemysłowych. Zarysowały się pod tym względem zmiany charakterystyczne. Gdy mianowicie w ciągu 9 miesięcy roku zeszłego wykupiono ogółem świadectw przemysłowych 56,1 tys., to w roku bieżącym tychże świadectw wykupiono 56,8 tys., t. zn. przyrost wyniósł okrągło 700 sztuk. Jednak dzieli się on nierównomiernie pomiędzy handlem i przemysłem. Gdy w pierwszym nastąpił przyrost świadectw o ca 1000 sztuk, to w drugim notujemy spadek o 300 sztuk. Ponieważ zawsze dotąd staliśmy na tym stanowisku, że handel na Pomorzu nosi wybitne cechy przerostu, należy uważać zarysowującą się zaledwie pod tym względem zmianę za zjawisko dodatnie i to w tym domniemaniu, iż likwidacji uległy przedsiębiorstwa słabsze gospodarczo, a być może zmniejszenie to stoi w związku z ruchem, jaki przejawił się częściowo w naszym okręgu, a w znaczniejszym stopniu w województwie poznańskim, mianowicie ruch ekspansji zachodnio-polskiego kupiectwa w kierunku naszych rubieży wschodnich.

Przechodzę teraz do krótkiego scharakteryzowania sytuacji w naszym okręgu w ważnej dziedzinie — handlu zagranicznego. Jak wiadomo sytuacja ogólnopolska w tej dziedzinie uległa w roku bież. zmianom, których za pomyślne uważać ze względu na nasz bilans płatniczy, nie można. Mianowicie nastąpił dość poważny, jak na nasze warunki, wzrost salda ujemnego w handlu zagranicznym. Gdy mianowicie w roku zeszłym za 10 miesięcy wyraził się on sumą około 60 milionów, to w roku bieżącym saldo ujemne wynosiło 137 milionów, przy czym wartość przeciętna jednej tony przywozu wzrosła o 5,— zł, natomiast wartość przeciętna wywozu spadła o 2,— na tonie. — W tych warunkach przejawy wzmożenia działalności eksportowej powinny być ze wszech miar popierane.

Na podstawie prowizorycznych danych, odnoszących się do działalności eksportowej w naszym okręgu, stwierdzić możemy ku naszemu zadowoleniu, że okręg nasz wykazać się może wzrostem eksportu. — Gdy mianowicie eksport ten w roku zeszłym w ciągu 10 miesięcy wyniósł 47,8 milionów złotych, to w roku bieżącym wywieźliśmy za 52,2 miliony złotych, t. zn., iż wartość wywozu wzrosła o około 10% Charakterystycznym jest przy tym, że poważniejszy wzrost zanotowano w zakresie eksportu masła i serów — o blisko 1,700,000 zł, zboża i strączkowych — o blisko 1.300.000 zł, nasion — o 1.400.000 zł, skór surowych — o 270.000 zł, wyrobów ceramicznych — o 250.000 zł, papieru i tektury — o 180.000 zł, ziemniaków — 240.000 złotych i wreszcie makuchów, co jest związane z działalnością przemysłu olejarskiego w Gdyni — o 1.000.000 zł.

Największa pozycja naszego eksportu, odnosząca się do przetworów zwierzęcych, a wynosząca w roku bież. 31 milionów zł wobec 33 milionów zł w roku zeszłym, wykazała spadek o 2 miliony zł. W zakresie eksportu szeregu artykułów mniejszego znaczenia nastąpił spadek, dochodzący dla poszczególnych artykułów do kilkudziesięciu tysięcy złotych. Z przytoczonych liczb wynika, iż okręg izbowy pomimo, że nie posiada ani bogactw naturalnych, jak inne połacie naszego kraju, ani nie jest położony w warunkach pomyślnych pod względem zaopatrzenia w podstawowe surowce, partycypuje jednak w wysokości ponad 8 proc. w eksporcie ogólnopolskim. Jest to zjawisko wysoce dodatnie. nad dalszym pomyślnym kształtowaniem się którego winniśmy usilnie pracować.

Tu chciałbym również wspomnieć o kształtowaniu się naszego eksportu do Niemiec, gdyż zawsze kładliśmy nacisk na konieczność bardziej wydatnego udziału naszego okręgu w obrotach handlowych z tym krajem. Rok bieżący pod tym względem przyniósł również poważną poprawę. Gdy mianowicie w roku 1937 wywieźliśmy do Niemiec z naszego okręgu towarów za 2.167.000 zł, to w roku bieżącym wywóz ten osiągnął 3.038.000 zł. Najpoważniejszą pozycję w tym wywozie stanowią zwierzęta i przetwory zwierzęce (w roku bieżącym za 1.315.000 zł), wyroby ceramiczne, masło i sery, zboże i strączkowe oraz drzewo. Dążyć należy do tego, aby eksport ten nadal się rozwijał, gdyż stanowi on pozycję dodatnią ze względu na korzystne kształtowanie się cen i korzystny kurs rozrachunkowy z Niemcami.

Pozostaje mi wspomnieć w kilku słowach o sytuacji w zakresie importu. Gdy do połowy roku bieżącego pozwolenie przywozu na przyszłość, zabezpieczało otrzymanie przydziału dewiz na pokrycie należności za towary importowane, to w chwili obecnej powstało szereg bardzo poważnych trudności w regulacji należności w dewizach obcych. Nie potrzebuję podkreślać w jak poważnym stopniu tego rodzaju zmiana wpływa ujemnie na kształtowanie się naszych stosunków w zakresie importu. Spodziewać się należy jednak, iż warunki dewizowe ulegną zmianie, zwłaszcza jeśli uda nam się wydatnie podnieść naszą działalność eksportową.

Pragnę obecnie poruszyć sytuację na terenie spraw portowych. Obroty zamorskie portu gdyńskiego za 11 miesięcy roku bieżącego dały ogólną sumę 8.397.000 ton w tym w imporcie 1.375.000, a w eksporcie 7.022.000, wobec 8.210.000 ton w tym samym okresie roku poprzedniego. Stanowi to więc przyrost minimal-

ny 2,3 proc., niemniej jednak podkreślić należy przeobrażenia, jakie nastąpiły w zakresie kształtowania się zwłaszcza importu w roku bieżącym. Mamy tu do zanotowania 10 proc. spadek w porównaniu do roku zeszłego. — W liczbach absolutnych wyraża się on sumą 167.000 ton. Spadek ten wytłumaczyć należy całkowicie zmniejszeniem przywozu złomu, który to przywóz z 596.000 ton w roku zeszłym spadł do 407.000 w roku bieżącym. Z pomniejszych pozycyj przywozu spadek wykazały nasiona oleiste o 10 proc., owoce świeże o 5 proc., fosforyty o 3 proc. i t. d. Wzrost natomiast wykazały pozycje rud i wypałków pirytowych, wyrobów żelaznych i metalowych oraz owoców suszonych (blisko 100 proc.) i śledzi świeżych i solonych (około 50 proc.) Również wzrost wykazał przywóz wełny (około 50 proc.), bawełny (około 24 proc.)

Jeśli chodzi o wywóz to wykazał on nieznaczny wzrost 5,3 proc. Na kształtowanie się tego wzrostu bardzo poważnie wpłynęło podniesienie się pozycji węgla bunkrowego o 70%, drzewa o 50 proc. oraz bali i słupów o 120 proc., spadek natomiast wykazała główna pozycja naszego eksportu, mianowicie węgiel eksportowy i koks. Zwraca na siebie uwagę również bardzo poważny, bo sięgający blisko 76 proc., spadek wywozu szyn kolejowych. Zjawiskiem natomiast wysoce pocieszającym jest ukazanie się wśród pozycyj wywozu poważnej ilości zboża, które przeszło przez nasz elewator. Na tym miejscu pragnąłbym wspomnieć o poważnej roli, jaką na terenie portu zaczął od początku bieżącego roku odgrywać ten elewator. Gdy sytuacja w zakresie eksportu zboża w roku zeszłym sprawiła, iż przez cały niemal rok 1937 ta kosztowna inwestycja portowa pozostawała niemal nieczynna, to rok bieżący przyniósł nam niezmiernie doniosłe polepszenie w tym kierunku. Przy swej pojemności 10.000 t. elewator w roku bieżącym miał w przychodzie 51.000 ton zaś w rozchodzie prawie 44.000 ton. Z tego wynika, że zdolność przepustowa elewatora została wykorzystana pięciokrotnie w ciągu 10 miesięcy. Zanotować przy tej sposobności należy również dodatnie zjawisko, pochodzące z wykorzystania naszego elewatora przez ładunki tranzytowe, które wyniosły ponad 10 proc. W tranzycie tym m. in. partycypowały Węgry i Litwa. Niestety w drugiej połowie roku działalność tranzytowa elewatora naszego została zahamowana — miejmy nadzieję przejściowo.

Mówiąc o obrotach portowych koniecznym jest chociażby krótko zastanowić się nad sytuacją portu gdyńskiego w związku z przemianami politycznymi, jakie nastąpiły na terenie Czechosłowacji oraz nad wpływem, jaki może wywrzeć przyłączenie do Polski Zaolzia. — Przede wszystkim zaznaczyć należy, że w związku z odejściem do Rzeszy Niemieckiej Sudetów porty polskiego obszaru celnego utraciły możliwości tranzytowe w odniesieniu do szeregu towarów, które Czechosłowacja tak w eksporcie jak i imporcie kierowała przez Gdynię i Gdańsk. Chodzi tu m. in. o żelazo surowe i złom, rudy rozmaitego rodzaju, bawełnę i inne. Połacie kraju, które w znacznej części z tranzytu przez porty polskiego obszaru celnego korzystały, odeszły do Niemiec i nie ulega wątpliwości, iż korzystać będą na przyszłość z portów niemieckich. Pozostałe połacie Czech znalazły się również w obrębie zasięgu wpływów ekonomicznych niemieckich jeszcze w większej mierze niż dotąd i dlatego liczyć się należy z pewnymi trudnościami utrzymania klientów czeskich dla Gdyni. Porty polskiego obszaru celnego, a w szczególności Gdynia, znajdują się w bardziej pomyślnych warunkach jeśli chodzi o tranzyt ze Słowacji, jednak uprzemysłowienie tego kraju, będąc znacznie słabsze od pozostałych części państwa czesko-słowackiego, nie wróży możliwości utrzymania tranzytu czesko-słowackiego na dotychczasowym poziomie. Całkiem inaczej rzecz oczywista przedstawia się sprawa w stosunku do Zaolzia. Tutaj atrakcyjność portów polskiego obszaru celnego została poważnie wzmocniona przez sam fakt, że Zaolzie znajduje się w jednym z resztą kraju obszarze celnym. Niemniej jednak tak jak w odniesieniu do rynku czechosłowackiego akwizycja ze strony Gdyni musi wzmóc swą akcję chociażby dla utrzymania stanu posiadania na dotychczas obsługiwanych obszarach, tak w stosunku do Zaolzia należy ze strony portu gdyńskiego dołożyć wszelkich starań, aby nieuniknione trudności gospodarcze dla tej nowej połaci Polski zostały złagodzone dzięki należytej i rzetelnej obsłudze ze strony portu.

Po scharakteryzowaniu czynników wewnętrznych, jakie niewątpliwie na sytuację portu gdyńskiego swój wpływ wywierają i wywierać mogą w przyszłości, dokonać teraz należy krótkiego przeglądu zmian, jakie zachodzą na wewnętrznym odcinku portowym.

Podnosiliśmy już wielokrotnie sprawę niedostatecznego wyposażenia portu gdyńskiego pod względem technicznym. W tym kierunku nie mamy niestety do zanotowania prawie żadnych zmian. Wybudowano co prawda i oddano do użytku w ostatnim roku pewną ilość dźwigów, co ułatwiło technikę przeładunku, natomiast nie są jeszcze wykończone nowe magazyny w Wolnej Strefie, ani też nie rozpoczęto jakichbądź inwestycyj portowych na większą skalę. Muszę w tym miejscu zrobić jednak jedno poważne zastrzeżenie, a mianowicie w odniesieniu do prac nad budową kanału przemysłowego. Rozpoczęcie tych prac daje podstawy do realizacji programu w zakresie uprzemysłowienia portu gdyńskiego. Jednak stwierdzić należy, iż od chwili, gdy walory tej inwestycji będą faktycznie przez nasz port odczuwane dzieli nas jeszcze sporo czasu. Zakoń-

czenie budowy kanału według najbliższego programu wymagać będzie poważnych nakładów kapitałów, co do zdobycia których istnieją poważne trudności. — Przewidywania nasze w tym zakresie pozostają nadal pesymistyczne — znalazło to zresztą potwierdzenie w przedłożonym Sejmowi przez p. Wicepremiera Kwiatkowskiego planie inwestycyjnym. — W planie tym na 2 miliardy przewidzianych wydatków zaledwie 15 milionów przeznaczono na rozbudowę portu w Gdyni i to na okres pierwszego 3-lecia, poważniejsze inwestycje odkłada się natomiast do okresu lat 1942 — 1945.

Druga inwestycja, która ma wielkie i zasadnicze znaczenie dla rozwoju portu i dla obsługi najpoważniejszego klienta, jakim jest żegluga, inwestycja, która już wyszła ze stadium prac przygotowawczych, a stała się warsztatem produkcyjnym jest Stocznia Gdyńska. Zamówienia, które ta Stocznia otrzymała i w najbliższej przyszłości otrzyma, przyczynią się do jej rozwoju, a to ze swej strony pociągnie za sobą podniesienie potencjału gospodarczego naszego portu.

W zakresie inwestycyj mających wielkie znaczenie dla podniesienia portu gdyńskiego pod względem handlowym wskazać należy uruchomienie we wrześniu b. r. instytucji Arbitrażu dla Bawełny. Stanowi ona bowiem poważny etap w kierunku prac nad stworzeniem z Gdyni ośrodka handlu bawełną w oparciu o rynek tak polski jak i rynki państw bałtyckich oraz rynek środkowej Europy. Mówiąc o instytucji Arbitrażu Bawełny nie możemy jednak mówić o Giełdzie Bawełnianej, gdyż ta stanowić będzie stadium następne i to w chwili gdy przez port gdyński przechodzić będą o wiele większe ładunki bawełny niż to ma miejsce obecnie.

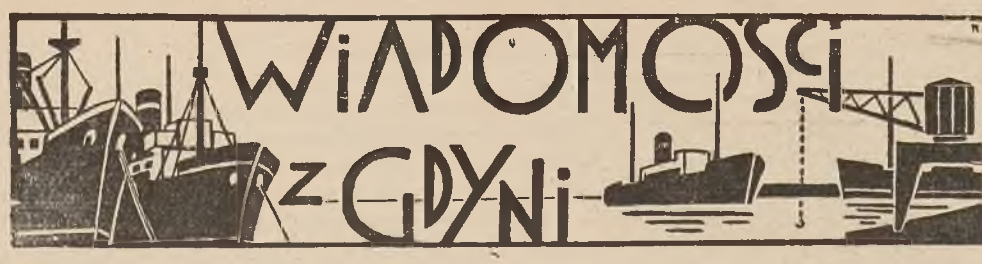
W ciągu ostatnich 2 miesięcy jesteśmy świadkami przemian, jakie zachodzą na terenie W. M. Gdańska i jego portu. W związku z tym odczuwamy codziennie niemal tendencje przeniesienia znacznej ilości firm handlowych z Gdańska na teren Gdyni. Zjawisko to byłoby dla Gdyni ze wszech miar korzystne, gdyby firmy, które pragną w Gdyni się osiedlić nie należały do przedstawicieli elementu nam obcego i posługującego się metodami w handlu, w stosunku do których musimy mieć bardzo poważne zastrzeżenia. Nie widzę jednak dobrych powodów dlaczego sytuacja kształtująca się na terenie Gdańska nie miała być z pożytkiem dla interesów czysto polskich wykorzystana przez Polaków. Jeżeli przyjmiemy, że handel zagraniczny Polski stanowi jedną całość to się wydaje, że jeśli jedna część aparatu obsługującego ten handel wycofuje się to są wszelkie podstawy ku temu, aby ta część zastąpiona została przez element nam bliski i mogący sprostać powstającym przed nim zadaniom. Nie ma bowiem obiektywnych danych po temu, aby przez fakt wycofania się pewnego elementu naruszona została całość obrotów wynikających z potrzeb życia gospodarczego Polski.

Na zakończenie chciałbym jeszcze podkreślić bardzo poważne zapowiedzi, realizowane częściowo w zakresie rozbudowy naszej floty handlowej. W roku bieżącym istniejące towarzystwa żeglugowe polskie uruchomiły już 2 statki o łącznym tonażu 4.500 ton rejestrowych brutto. Oprócz tego w budowie są dalsze 10 statków o łącznej pojemności około 42.000 ton rejestrowych brutto, czyli razem w stosunku do obecnego tonażu wzrost naszej floty handlowej wyniesie około 42%. Zaznaczyć przy tym należy, iż program rozbudowy polskiej floty handlowej jest realizowany bez względu na dekoniunkturę w żegludze międzynarodowej, która zarysowała się w końcu roku zeszłego i bardzo wyraźnie dała się odczuć w roku bieżącym. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że zaledwie nieco więcej jak 10% naszych obrotów w handlu zagranicznym drogą morską korzysta z przewozu pod banderą polską, to jasnym się staje, że istniejący tonaż oraz tonaż, który wejdzie na linię w roku przyszłym przyczyni się do polepszenia relacji pomiędzy przewozami pod banderą polską a banderami obcymi.

Pragnę wreszcie zwrócić uwagę na wysiłki czynione w kierunku rozbudowy naszego rybołówstwa dalekomorskiego. Poza istniejącym już od kilku lat jednym towarzystwem połowów dalekomorskich uruchomione zostało w końcu roku zeszłego drugie tegoż samego rodzaju towarzystwo, uprawiające połowy w oparciu o port w Gdyni, w roku zaś bieżącym rozpoczęły swą pracę jeszcze 2 towarzystwa połowów dalekomorskich. Towarzystwa te głównie zatrudnione są połowami śledzi, na które — jak wiadomo — rynek polski jest bardzo pojemny, gdyż coroczny import do Polski śledzi solonych wynosi około 450.000 beczek. Dążyć należy do tego, aby połowy własne śledzi osiągnęły znacznie większe rozmiary, niż dotąd; możnaby powiedzieć, że 25% naszej konsumpcji mogłoby znaleźć pokrycie we własnych połowach. Rozwój działalności polskich towarzystw połowów dalekomorskich pociąga za sobą — rzecz oczywista — wzrost statków rybackich pod banderą polską.

Nie miałem zamiaru i możności w tym przemówieniu moim poruszać wszystkich zagadnień, dotyczących sytuacji gospodarczej okręgu izbowego. Chciałem jedynie wysunąć i omówić pokrótce te zagadnienia, które z punktu widzenia gospodarczego mają, moim zdaniem, największą wagę. Spodziewam się, że wywody moje dają podstawy do stwierdzenia z zadowoleniem, że rok, u schyłku którego stoimy, minął dla nas na ogół pomyślnie, i że możemy z ufnością stanąć u progu Roku Nowego.

Stanisław Tor.



KONFERENCJA PRASOWA W NASZEJ IZBIE.

Dnia 30 grudnia 1938 r. odbyła się w obecności Wiceprezesa Izby p. Dr. Smolenia a pod przewodnictwem dyrektora Izby p. mgr. Kawczyńskiego konferencja prasowa, w której wzięli udział gdyńscy dziennikarze oraz przedstawiciele agencyj prasowych w liczbie 15 osób.

Przedmiotem konferencji było omówienie aktualnych zagadnień gospodarczych z uwzględnieniem polskiego handlu zagranicznego oraz pracy portu gdyńskiego w r. 1938.

Poszczególne zagadnienia przedstawione zostały w wyczerpującej formie przez pp. dyr. Kawczyńskiego, wicedyr. Marchlewskiego oraz referentów Izby J. Zdanowicza i T. Szeffera. W wyniku poruszonych spraw rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której zabierało głos kilku dziennikarzy.

Na zakończenie Izba nasza podejmowała zaproszonych przedstawicieli prasy skromnym podwieczorkiem.

ZAKOŃCZENIE KURSU DLA KIPERÓW BAWEŁNY.

Dnia 22 grudnia 1938 r. odbyło się w Szkole Powszechnej nr 1 zakończenie kursu dla kiperów bawełny, który prowadzony był przez miejscowych fachowców z tej dziedziny przez przeciąg dwóch i pół miesiąca. Frekwencja uczestników w czasie trwania tego teoretycznego kursu wynosiła 45—60 osób. Gospodarzem i kierownikiem kursu był p. Jerzy Grudnowski, kierownik wydziału bawełnianego Północnego Tow. Transportowego w Gdyni.

Zakończenie kursu odbyło się w obecności wiceprezesa Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną dyr. Grabowskiego, dyr. Arbitrażu Bawełny T. Broczkowskiego i przewodniczącego sekcji bawełnianej Zrzeszenia Ekspedytorów dyr. Fr. Marszała.

W dniu zakończenia wspomnianego kursu opuścili Gdynię przebywający od szeregu lat, niemieccy kiperzy bawełny.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE 1938 R.

W miesiącu sprawozdawczym urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego przepracowały godzin 16.234 z zużyciem prądu 143.754 kWh. i przeładowały 255.265 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 111%, w ubiegłym roku 137%, spadek zatem wynosi 26%.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE 1938 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *listopadzie br.* osiągnęły *837.045,9 ton,* wobec 824.553,6 ton*) w miesiącu październiku br., 775.479,5 ton w miesiącu listopadzie 1937 r., oraz 724.051.9 ton w miesiącu listopadzie 1936 r.

Obroty miesiąca sprawozdawczego wykazują nieznaczny 1,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. m. październikiem br., 7,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca listopada ubiegłego 1937 r. oraz 15,6%-owy wzrost w porównaniu z mies. listopadem 1936 r.

Przewidywania nasze odnośnie wzmożenia obrotów sprawdziły się. Wzmożenie to jednakże jest bardzo słabe i zawdzięczać je należy wyłącznie wywozowi zam., gdyż przywóz zam. wykazuje spadek. Mimo to obroty mies. sprawozdawczego są zaledwie o 24.472.7 ton mniejsze od ostatnich rekordowych wyników miesiąca lipca br. (861.518,6 ton).

Ogólne wyniki przywozu i wywozu zamorskiego łącznie w okresie ostatnich jedenastu miesięcy (styczeń—listopad) br. 8.397.169.4 ton, wykazują nieznaczny 2.3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z analogicznymi danymi za ten sam okres czasu ub. 1937 roku (8.210.382,1 ton). Tempo wzrostu obrotów zamorskich portu słabnie nadal. W roku bieżącym wzrost ogólnych obrotów zamorskich w liczbach absolutnych wyniósł 186.787,3 ton. podczas gdy w tym samym okresie czasu 1937 roku w stosunku do 1936 roku wyniósł — 1.213.555,6 ton (+ 17,3%).

Na uzyskanie ogólnych wyników miesiąca sprawozdawczego (837.045,9 ton) złożył się przywóz zamorski — 139.676,2 ton oraz wywóz zamorski — 697.369,7 ton.

Przywóz zamorski miesiąca sprawozdawczego (139.676,2 ton) wykazuje 35.03%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem październikiem br. (103.441,5 ton), 10,5%-owy spadek w stosunku do miesiąca listopada 1937 r. (156.107,9 ton), oraz 12,9%-owy spadek w po-

---

*) Obroty za miesiąc październik br. uległy zmianie: zamiast — 825.042,5 ton winno być — 824.553,6 ton.

równaniu z mies. listopadem 1936 r. (160.454,9 ton).

Wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem październikiem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za m. październik 1938 r.): złomu żelaznego — 39.180 t. (24.568 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 31.633 t. (12.562 t.), nasion oleistych — 5.473 t. (3.770 t.), owoców świeżych — 2.045 t. (1.679 t.), owoców suszonych — 2.070 t. (1.222 t.), śledzi świeżych — 1.489 t. (1.179 t.), śledzi solonych — 10.464 t. (6.260 t.), garbników — 2.442 t. (919 t.), skór — 2.752 t. (2.543 t.), bawełny — 7.557 t. (5.724 t.), juty — 1.773 t. (1.454 t.) oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 3.242 t. (547 t.)

Poza poważnym wzrostem przywozu surowców hutniczych, pozycje owoców i śledzi mają charakter wybitnie sezonowy.

W analizie przywozu zam. należałoby uwzględnić przede wszystkim i omówić pozycje, wykazujące spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem październikiem, jak również mies. listopadem 1937 r. Do pozycyj tych (w nawiasie pierwsza liczba oznacza dane za m. październik br., druga — za mies. listopad 1937 r.) należą: ryż surowy — 12 t. w mies. listopadzie br. (53 t. i 87 t.), herbata — 118 t. (172 t. i 123 t.), rośliny i materiały roślinne — 23 t. (94 t. i 73 t.), żywica — 392 t. (621 t. i 557 t.), farby — 50 t. (154 t. i 183 t.), odpadki bawełny — 180 t. (226 t. i 252 t.), wyroby gumowe — 74 t. (96 t. i 117 t.), papier i makulatura — 802 t. (1.756 t. i 1.331 t.). celuloza — 722 t. (1.517 t. i 1.033 t.), żelazo surowe — 342 t. (734 t. i 690 t.). miedź — 1.809 t. (3.132 t. i 3.099 t.), cyna — 241 t. (243 t. i 369 t.), części wagonów i lokomotyw — 112 t. (134 t. i 113 t.), oraz samochody, motocykle i części — 138 t. (386 t. i 552 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu spadek przywozu papieru i celulozy. Spadek ten szczególnie jaskrawo występuje w okresie pierwszych jedenastu miesięcy br. Ryż surowy utrzymuje się na niskim poziomie przede wszystkim na skutek akcji reglamentacyjnej Rządu. Spadek przywozu samochodów, motocykli i części występuje tylko sezonowo, gdyż dotychczasowy wynik przywozu w okresie jedenastu miesięcy br. wykazuje poważną ok. 50%-ową nadwyżkę.

Wzrosły w miesiącu sprawozdawczym w obu relacjach, tj. w porównaniu z ub. mies. październikiem br. i miesiącem listopadem 1937 r. przede wszystkim pozycje (pierwsza liczba w nawiasie m. październik br., druga liczba — m. listopad 1937 r.): nasiona oleiste — 5.473 t. (3.770 t. i 2.179 t.), owoce świeże — 2.045 t. (1.679 t. i 1.875 t.), owoce suszone — 2.070 t. (1.222 t. i 701 t.), kawa — 636 t. (273 t. i 271 t.), korzenie — 291 t. (189 t. i 188 t.), śledzie solone — 10.464 t. (6.260 t. i 7.486 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 31.633 t. (12.562 t. i 13.050 t.), smoła i smary — 38 t. (16 t. i 32 t.), tran — 402 t. (388 t. i 395 t.), napoje alkoholowe — 221 t. (162 t. i 171 t.), tytoń — 1.277 t. (255 t. i 474 t.), garbniki — 2.442 t. (919 t. i 515 ton), wełna — 1.399 t. (1.226 t. i 1.296 t.), kauczuk — 1.191 t. (1.074 t. i 571 t.), oraz wyroby żelazne i metalowe — 3.242 t. (547 t. i 371 t.)

Rok sprawozdawczy przynosi poważny wzrost przywozu śledzi świeżych i solonych. Z surowców hutniczych wzrasta jedynie przywóz rud różnych i wypałków pirytowych, gdyż złom żelazny w okresie 11 miesięcy br. w stosunku do analogicznego czasu 1937 roku zmniejsza się o ok. 33%.

W miesiącu listopadzie br. wykazują wzrost w porównaniu z ub. mies. październikiem i spadek zarazem w stosunku do miesiąca listopada ub. 1937 roku (w nawiasie pierwsza liczba dane za m. październik br., druga — dane za listopad 1937 r.): orzechy i migdały — 348 t. (219 t. i 395 t.), śledzie świeże — 1.489 t. (1.179 t. i 1.841 t.), asfalt — 15 t. (10 t. i 74 t.), skóry — 2.752 t. (2.543 t. i 2.837 t.), przędza wełniana — 8 t. (3 t. i 13 t.), bawełna — 7.557 t. (5.724 t. i 14.094 t.), len, konopie, sisal i in. wł. rośl. — 44 t. (17 t. i 232 t.), juta — 1.773 t. (1.454 t. i 2.413 t.), szmaty — 1.098 t. (1.010 t. i 1.362 t.), papa i tektura — 49 t. (14 t. i 152 t.), oraz złom żelazny — 39.180 t. (24.568 t. i 63.369 t.)

Wyżej wymienione pozycje pomimo nieznacznego na ogół wzrostu sezonowego wykazują poważne załamanie w stosunku do tego samego miesiąca 1937 roku. To zestawienie daje dopiero obraz rzeczywistych tendencyj spadku i powinno zwrócić baczniejszą uwagę zainteresowanych.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu listopadzie br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem październikiem br.. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Listopad 1938 r.	Paźdz. 1938 r.	Listopad 1937 r.
Nasiona różne	15	15	105
nasiona oleiste	5.473	3.773	2.179
ryż surowy	12	53	87
owoce świeże	2.045	1.679	1.875
owoce suszone	2.070	1.222	701
konserwy owocowe	15	67	8
orzechy i migdały	348	219	395
kawa	636	273	271
herbata	118	172	123
kakao	725	902	412
korzenie	291	189	188
rośliny i materiały rośl.	23	94	73
żywica	392	621	557
śledzie świeże	1.489	1.179	1.841
śledzie solone	10.464	6.260	7.486

rudy różne i wypałki pirytowe	31.633	12.562	13.050
oleje	293	499	136
smoła i smary	38	16	32
asfalt	15	10	74
tłuszcze i oleje rośl.	505	667	299
tłuszcze zwierz. sur.	1.195	1.933	1.078
tran	402	388	395
napoje alkoholowe	221	162	171
tytoń	1.277	255	474
siarka	1.054	1.101	100
przetwory chemiczne	372	424	248
farby	50	154	183
garbniki	2.442	919	515
fosforyty	7.274	13.016	15.885
żużle Thomasa	—	—	6.050
skóry	2.752	2.543	2.837
wełna	1.399	1.226	1.296
odpadki wełny	91	119	54
przędza wełniana	8	3	13
bawełna	7.557	5.724	14.094
odpadki bawełny	180	226	252
przędza bawełniana	183	309	170
len, konopie, sisal i in.	44	17	232
juta	1.773	1.454	2.413
szmaty	1.098	1.010	1.362
kauczuk	1.191	1.074	571
wyroby gumowe	74	96	117
papier i makulatura	802	1.756	1.331
papa i tektura	49	14	152
celuloza	722	1.517	1.033
żelazo surowe	342	734	690
metale różne	738	834	272
złom żelazny	39.180	24.568	63.369
miedź	1.809	3.132	3.099
cyna	241	245	369
cynk	53	31	50
wyroby żelazne i met.	3.242	547	371
maszyny, aparaty i in.	593	859	548
części wagon. i lokom.	112	134	115
samochody, motocykle i części	138	386	552
różne	4.418	6.063	5.805
Razem	139.676	103.442	156.108

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (697.369.7 ton) wykazuje nieznaczny 3,3%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. październikiem br. (721.112,1 ton), 12,6%-owy wzrost w stosunku do miesiąca listopada b. r. (619.371,6 ton) oraz 23,7%-owy wzrost w porównaniu z mies. listopadem 1936 r. (563.597 ton). Spadek wywozu w porównaniu z ub. miesiącem październikiem spowodował przede wszystkim węgiel kamienny.

Do pozycyj, których wywóz w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się w porównaniu z ub. mies. październikiem, jak również miesiącem listopadem 1937 roku, należą przede wszystkim (w nawiasie pierwsza liczba dane za m. październik br., druga — dane za m. listopad 1937 r.): wspomniany już węgiel kamienny — 450.312 t. (514.862 t. i 464.883 t.), bekony — 1.526 t. (1.543 t. i 1.646 t.), jaja — 626 ton (1.163 ton i 1.250 ton), masło — 423 ton (667 ton i 955 ton), przetwory mięsne — 603 t. (2.414 t. i 2.550 t.), salmiak — 28 t. (97 t. i 76 t.), tkaniny — 210 t. (273 t. i 648 t.), bawełna i odpadki — 126 t. (390 t. i 696 t.), bale i słupy — 8.257 t. (10.983 t. i 16.480 t.), wyroby z drzewa — 854 t. (1.629 t. i 926 t.), meble gięte — 315 t. (370 t. i 369 t.), papa i tektura — 122 t. (130 t. i 173 t.), naczynia emaliowane oraz blacha cynkowa — 271 t. (1.101 t. i 588 t.)

Wyżej wymienione pozycje, jak wynika z powyższego zestawienia wykazują zdecydowane tendencje spadkowe.

Spośród powyższych jak również niewymienionych pozycyj w okresie ostatnich jedenastu (styczeń — listopad) miesięcy b. r. wzrasta wywóz: węgla bunkrowego, zboża, jaj, masła, przetworów mięsnych. bali i słupów, drzewa tartego, wyrobów z drzewa, żelaza surowego, żelaza handlowego oraz blachy żel. i stalowej. Załamał się natomiast w roku bieżącym wywóz przede wszystkim węgla kamiennego. Poza węglem zmniejszył się wywóz: mąki ryżowej, słodu, ziemniaków, szynek pekl., koksu, tłuszczu zwierzęcego, siarczanu amonu, karbidu, tkanin, mebli giętych, papieru, szyn kolejowych, rur żeliwnych i żelaznych, cynku oraz blachy cynkowej.

W miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. październikiem b. r., jak również miesiącem listopadem 1937 roku — zwiększył się wywóz: zboża — 13.685 t. (9.372 t. w m. październiku br. i brak w m. listopadzie 1937 r.) mąki pastewnej — 634 t. (450 t. i brak), słodu — 1.143 t. (606 t. i 381 t.), ziemniaków — 3.452 t. (671 t. i 2.292 t.), szynek i in. pekl. — 1.816 t. (523 t. i 283 t.), cementu — 7.310 t. (6.015 t. i 2.179 t.), węgla bunkrowego — 96.810 t. (91.085 t. i 62.703 t.). koksu — 25.531 t. (11.207 t. i 12.085 t.), smoły i paku smołowego — 4.807 t. (16 t. i 3.013 t.), cukru — 8.778 t. (3.240 t. i 7.786 t.), przetworów chemicznych — 329 t. (107 t. i 184 t.), dykt i fornierów — 1.825 t. (1.679 t. i 1.479 t.). celulozy — 1.803 t. (968 t. i 504 t.), żelaza handlowego—14.415 t. (6.951 t. i 5.070 t.), i szyn kolejowych — 4.399 t. (1.257 t. i brak).

Na szczególne podkreślenie zasługuje poważny wzrost wywozu zboża, szczególnie dobrze rozwijającego się w 1938 roku. Z produktów rolniczych i hodowlanych w roku bieżącym dobrze rozwija się eksport: strączkowych, nasion i roślin, warzyw, jaj, masła i cukru.

Spośród produktów hutniczych utrzymuje się na wysokim poziomie wywóz: żelaza handlowego, żelaza surowego oraz blachy żelaznej i stalowej.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu listopadzie b. r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem październikiem b. r.

EKSPORT (tony)

	Listopad 1938 r.	Paźdz. 1938 r.	Listopad 1937 r.
Zboże	13.685	9.372	—
strączkowe	197	561	58
nasiona i rośliny	588	965	292
mąka	5	35	—
mąka pastewna	634	450	—
ryż wyłuszczony	—	—	85
mąka ryżowa	—	—	90
słód	1.143	606	381
ziemniaki	3.452	671	2.292
warzywa	1.781	538	3.590
owoce świeże	—	—	4
konserwy owocowe	5	51	3
szynki i in. pekl.	1.816	523	283
bekony	1.526	1.646	1.543
drób i ptactwo bite	70	53	214
jaja	626	1.163	1.250
masło	423	667	955
cement	7.310	6.015	2.179
sól kuch. i przem.	636	758	491
węgiel kamienny	450.312	514.862	464.883
węgiel bunkrowy	96.810	91.085	62.703
koks	25.531	11.207	12.085
smoła i pak smołowy	4.807	16	3.013
oleje i parafina	2	33	1
tłuszcze zwierzęce	16	1	2
konserwy warzyw	369	320	544
przetwory mięsne	603	2.414	2.550
cukier	8.778	3.240	7.786
napoje alkoholowe	37	40	30
makuchy	1.374	1.807	150
wytłoki buraczane	—	51	—
przetwory chemiczne	329	107	184
salmiak	28	97	76
karbid	92	103	24
biel cynkowa	521	562	442
mączka kostna	718	—	58
sól potasowa	455	—	250
saletra	2.566	4.676	1
skóry	379	493	124
tkaniny	210	273	648
bawełna i odpadki	126	390	696
bale i słupy	8.257	10.983	16.480
drzewo tarte	19.767	22.968	11.431
wyroby z drzewa	854	1.629	926
klepki	—	65	77
dykty i forniery	1.825	1.679	1.478
meble gięte	315	370	369
wyroby koszykarskie	100	51	44
papier	225	249	422
papa i tektura	122	130	173
celuloza	1.803	968	504
żelazo surowe	3.701	4.814	254
żelazo handlowe	14.415	6.951	5.070
blacha żelazna i stal.	2.839	3.038	882
metale różne	2	1	21
wyroby żelazne i metal.	539	345	846
szyny kolejowe	4.399	1.257	—
rury żeliwne i żelazne	4.046	2.729	4.098
naczynia emaliowane	129	104	277
cynk	1.432	980	1.670
blacha cynkowa	271	1.101	588
różne	4.369	4.848	3.802
Razem	697.370	721.112	619.372

O ile ogólne wyniki przywozu zamorskiego w okresie 11-u (styczeń — listopad) b. r. (1.374.941,5 ton) wykazują 10.8 proc. spadek w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (1.541.666.6 t.) — to wywóz zamorski w tym okresie czasu b. r. (7.022.227.9 ton) wykazuje nieznaczny 5.3 proc. wzrost obrotów. —

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym b. r. na przyjściu wykazuje spadek ilości oraz wzrost pojemności statków, na wyjściu natomiast spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 605 (612) statków o pojemności 601.346 n. r. t. (586.247 n. r. t.), wyszło zaś 595 (614) statków o pojemności 582.625 n. r. t. (596.922 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Niemcy — 6, Norwegia — 7, Włochy — 8, Estonia — 9, Łotwa — 10, Grecja — 11, Stany Zjedn. A. P. — 12, Holandia — 13, Francja — 14, Panama — 15, Jugosławia — 16 i W. M. Gdańsk — 17.

Trzy pierwsze bandery pozostają nadal bez zmian. Bandera niemiecka przesunęła się z 4 na 6 miejsce, bandera duńska z 5 na 4, bandera angielska z 7 na 5, bandera norweska z 6 na 7, bandera włoska bez zmian (8), bandera estońska z 12 na 9, bandera łotewska z 10 na 11, bandera grecka z 9 na 11 i t. p.

Ogółem reprezentowane były bandery 17 (18) państw. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w miesiącu listopadzie b. r. wyniósł 993.9 n. r. t. (957.9 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 65 (52). Średni postój statków w porcie w mies. listopadzie b. r. —50.2 godzin (41.3 godzin).

Ruch statków w miesiącu listopadzie 1938 ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	75	84.876	70	77.700
W. M. Gdańsk	4	1.814	4	1.572
Anglia	24	49.460	24	49.443
Dania	72	49.589	75	50.370
Estonia	38	29.243	38	29.741
Finlandia	54	62.767	56	66.359
Francja	2	2.073	2	2.073
Grecja	11	28.799	9	24.075
Holandia	34	14.269	34	14.040
Jugosławia	2	1.822	2	1.822
Łotwa	22	28.790	20	25.572
Niemcy	73	51.576	66	45.028
Norwegia	56	46.469	55	44.364
Stany Zjedn. A. P.	7	21.899	8	25.061

Szwecja	114	83.307	118	88.811
Włochy	14	42.421	12	35.117
Panama	3	2.172	2	1.477
Razem	605	601.346	595	582.625

Ruch pasażerów jak zwykle w tym czasie wykazuje nadal spadek. Przyjechało bowiem 513 (503) osoby, w tym: z Anglii — 228 (74), Argentyny — 22 (brak), Belgii — 27 (29), Brazylii — 16 (brak), Danii — 55 (115), Finlandii — 4 (3), Francji — 13 (3), Holandii — 5 (3), Kanady 30 (22), Łotwy — 3 (brak), Niemiec — 2 (4), Norwegii — 4 (3), Portugalii — 2 (brak), Senegalu Fr. — 1 (brak), Stanów Zjedn. A. P. — 82 (150), oraz Szwecji — 19 (93).

Wyjechało zaś w mies. listopadzie b. r. 1.495 (2.040) osób, w tym: do Anglii 307 (591), Belgii — 3 (22), Danii — 104 (21), Egipt — 1 (brak), Francji — 79 (233), Holandii — 5 (3), Kanady — 125 (139), Niemiec — 3 (29), Stanów Zjedn. A. P. — 800 (510), Szwecji — 66 (3), oraz via W. M. Gdańsk — 2 (2) osoby.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

LITWA

WYMIANA HANDLOWA Z ZAGRANICĄ.

Całkowity eksport litewski od stycznia do września 1938 r. wyniósł 175,05 milionów Lt. (za ten sam okres 1937 r. — 148,31 milionów Lt.), zaś import — 164,55 milionów Lt. (wobec 155,5 milionów Lt. w 1937 r.)

W ten sposób aktywa bilansu handlowego sięgają 10.500.000 Lt., wobec pasywa w kwocie 7.200.000 z tego samego okresu 1937 r.

Proporcjonalnie w 1938 r. eksport wzrósł o 18%, zaś import o 6%.

Poniżej przedstawiona jest tabelka obrotów ważniejszymi towarami za okres styczeń —wrzesień 1938 i 1937 r.:

Eksport kształtował się następująco:

	Wartość w miln. lit. styczeń-wrzesień 1938	1937	różnica w stos. do 1937 r.	Indeks 1937—100 ilość	wartość
Konie	4.74	4.17	+ 0.57	114	101
Bydło	1.04	1.02	+ 0,02	102	140
Nierogacizna	13.51	8.15	+ 5.36	166	140
Mięso	25.42	20.53	+ 4.89	124	120
Masło	38.68	30.55	+ 8.13	127	117
Sery	0.88	0.42	+ 0.46	210	204
Jaja	7.34	5.42	+ 1.93	135	116
Zboże	14.69	1.13	+13.56	1300	1883
Niewyrobione skóry	2.63	4.48	— 1.85	59	89
Nasiona	0.86	2.59	— 1.73	33	29
Nasiona koniczyny	1.95	3.80	— 1.85	51	47
Papierówka	1.52	1.72	— 0,20	88	83
Drewno okrągłe	1.14	2.17	— 1.03	53	39
Deski i belki	9.53	11.57	— 2.04	82	88
Forniery	2.25	2.98	— 0.73	76	83
Celuloza	9.75	10.68	— 0.93	91	72
Len	13.32	13.30	+ 0.02	100	114
Pakuły	8.80	8.14	+ 0.66	109	118
Szmaty	1.27	1.71	— 0.44	74	70
Papier	0.01	0,04	— 0.03	25	10
Nawozy	0.15	0.12	+ 0.03	125	694
Skóry wyrob. podeszw.	1.09	0.64	+ 0.45	170	210

Import kształtował się zaś następująco:

	Wartość w miln. lit. styczeń-wrzesień 1938	1937	różnica w stos. do 1937 r.	Indeks 1937—100 ilość	wartość
Śledzie	2.26	2.18	+ 0.07	104	125
Owoce, pomarańcze	1.80	0.54	+ 1.26	333	442
Nawozy	10.56	6.30	+ 4.26	168	138
Różne nasiona	0,62	0.63	— 0.01	98	130
Tytoń	1.13	1.90	— 0.77	59	72
Benzyna, nafta	5.28	4.38	+ 0.91	121	119
Węgiel	8.41	7.99	+ 0.42	105	98
Cement	5.38	3.50	+ 1.88	154	132
Blacha	0.37	0.36	+ 0.01	103	98
Wyroby blaszane	1.09	1.17	— 0.08	93	78
Żelazo, stal	11.78	14.16	— 2.37	83	72
Różne rudy	0.65	0.77	— 0.12	84	73
Wyroby żel. i spiżowe	4.06	4.16	0.10	98	88
Auta i maszyny	21.92	17.67	+ 4.25	124	121
Szkło	1.49	1.28	+ 0.21	116	112
Papier i wyroby	2.33	2.04	+ 0.29	114	102
Niewyrob. skóry i futra	4.00	5.02	— 1.02	80	85
Wyrobione skóry	0.50	0.48	+ 0.02	104	100
Obuwie gotowe	0.21	0.16	+ 0.05	131	100
Wyroby gumowe	1.07	1.00	+ 0.07	107	105
Surowiec tekstylny	5.15	6.10	— 0.95	84	103
Trykotaże, nici	13.15	14.61	— 7.56	89	89
Materiały gotowe	11.58	13.15	— 1.57	88	87
Instrumenty i aparaty	5.86	4.38	+ 1.48	134	118

W porównaniu do roku 1937 w roku bieżącym najbardziej wzrósł eksport:

zboża o	13.6 miln.	Lt.	tj.	1300%
masła	8.13	„	„	27%
nierogacizny	5.36	„	„	66%
mięsa	4.89	„	„	24%
jaj	1.93	„	„	35%
desek	2	„	„	18%
drzewa surowego	1	„	„	47%
skór niewyrobionych	1.8	„	„	41%
nasion koniczyny	1.8	„	„	49%
nosion różnych	1.7	„	„	67%
celulozy	0.9	„	„	9%

Jak widać z powyższych zestawień, eksport litewski przede wszystkim opiera się na

produktach żywnościowych, zwierzęcych, nawozach oraz półfabrykatach. Podstawowymi produktami eksportu są: nierogacizna, konie, mięso i produkty mięsne, produkty mleczne i nabiałowe, drewno, celuloza, len i słoma zapałczana i w bieżącym roku nawet zboże.

Co się tyczy importu, to wzrósł on w następujących pozycjach:

nawozy sztuczne o	4.26	miln. Lt. tj.	68%
maszyny i automobile	4.25	„ „ „	24%
cement	1.88	„ „ „	54%
aparaty i instrumenty	1.48	„ „ „	34%
owoce i pomarańcze	1.26	„ „ „	300%

— zmalał natomiast import w następujących pozycjach:

wyroby stal. i żelazne o	2.37	miln. Lt.	16%
gotowe materiały	1.57	„ „	11%
trykotaże i nici	1.56	„ „	11%
niewyrob. skóry i futra	1.02	„ „	20%
surowiec tekstylny	0.95	„ „	16%

Ze szczegółowych zestawień importu litewskiego wynika, że chłonność rynku jest stosunkowo nieduża na jeden artykuł. W wymianie handlowej z Litwą gra zasadniczo dużą rolę znaczna rozpiętość artykułów, zapewniająca tym samym większe obroty.

Najpoważniejsze artykuły handlu z Litwą są to: grupy artykułów:

a) żywnościowych — sól,

b) surowców i półfabrykatów — nawozy sztuczne, żelazo, nafta i jej pochodne, węgiel, cement,

c) fabrycznych — produkty chemiczne, przędze wszelkie, tkaniny różne, papier, wyroby metalowe, maszyny i motory różne i rolnicze.

Bilans handlowy Litwy za czas od r. 1924 do chwili obecnej kształtował się następująco (w miln. Lt.):

Rok	Eksport	Import	Saldo	Obrót
1924	266.58	206.53	+60.05	472.61
1925	242.71	252.70	— 9.99	495.41
1926	253.30	270.76	+12.54	494.06
1927	245.93	265.70	—19.77	511.63
1928	256.88	291.10	—34.12	548.98
1929	329.84	306.42	+23.42	636.25
1930	333.74	312.42	+21.32	646.16
1931	273.12	277.96	— 4.84	551.08
1932	189.13	166.95	—22.18	356.08
1933	160.27	142.18	+18.05	302.41
1934	147[illegible]	138.70	+ 8.54	285.94
1935	152.30	128.58	+23.72	280.88
1936	190.49	156.06	+34.43	346.53
1937	208.34	212.65	— 4.31	420.99

Jeśli chodzi natomiast o rok 1938, handel zagraniczny kształtował się następująco w poszczególnych miesiącach na przestrzeni styczeń — wrzesień br.:

1938 rok miesiąc	Eksport	Import	Saldo
I.	16.21	16.69	—0.48
II.	18.57	14.27	+4.30
III.	20.80	18.68	+2.12
IV.	19.35	20.58	—1.23
V.	17.84	18.31	—0.47
VI.	23.32	20.57	+3.05
VII.	21.36	19.70	+1.66
VIII.	18.36	18.83	—0.47
IX.	19.24	17.22	+2.02

Należy zaznaczyć, że polityka handlowa Litwy dąży stale do zachowania dodatniego bilansu handlowego. Powyżej przedstawiony okres 14 lat (1924—1937) dał nadwyżki 158,9 miln. Lt. — co średnio wynosi 11,3 miln. Lt. rocznie.

Rok 1930 pod względem obrotu był największy, a okres ogólnego kryzysu odbił się na Litwie dopiero w 1932 r. i trwał stosunkowo krótko, gdyż tylko do 1935 roku.

Zmniejszenie sum obrotowych należy przypisać nie zmniejszeniu ilości eksportowanych i importowanych towarów, ponieważ ilości te częściowo nawet w poszczególnych pozycjach wzrosły, lecz zniżce cen na rynkach całego świata.

W handlu zagranicznym Litwy bierze udział cały szereg państw, a litewskie sfery gospodarcze czynią starania w zdobywaniu nowych rynków.

W eksporcie i imporcie przodujące miejsce zajmuje Anglia i Niemcy, następnie idą: ZSSR., Czechosłowacja, Holandia i Stany Zjednoczone. —

Trzeba zaznaczyć, że eksport w 1938 do Anglii w porównaniu do roku zeszłego wzrósł o 3%, import zaś z Anglii wzrósł o 14%; do Niemiec eksport wzrósł o 94%, zaś import zmalał o 20 proc.

Znacznie wzrósł eksport do Norwegii, Czechosłowacji, Łotwy, Włoch i Belgii. Import natomiast zwiększył się z Norwegii, Szwajcarii, Czechosłowacji, Francji i Palestyny.

Malejący eksport wykazały obroty z Francją o 35 proc., Szwecją o 26 proc., Estonią o 46 proc., Stanami Zjednoczonymi o 20 proc. i Polską wraz z W. M. Gdańskiem o 69 proc. Import zaś zmalał w stosunkach z Belgią o 44%, Danią o 56 proc., Szwecją o 16 proc., oraz Polską i W. M. Gdańskiem o 33 proc.

Poniżej przedstawiona jest tablica, podająca obroty handlowe Litwy z poszczególnymi państwami w okresie od 1 stycznia do 30 października 1938 r. oraz w tym samym okresie 1937 roku.

Państwa	Ekspo·t w miln. Lt. I—[illegible] 1938	1937	Saldo	mport w miln. Lt. I—X 1938	1937	Saldo
W. Brytania	74.86	72.91	+ 1.95	51.02	44.73	+6.29
Kolonie i Dom. bryt.	0.68	1.02	— 0.34	0.32	3.96	—0.64
Niemcy	42.69	22.06	+20.63	37.46	32.94	+4.51
Z. S. S. R.	8.98	6.03	+ 2.95	10.40	13.00	—2.60
Łotwa	2.34	1.05	+ 1.29	1.70	1.56	+0,14

Francja	4.54	7.02	— 2.48	4.84	3.92	+0.92
Franc. kol.	0.89	0.86	+ 0.03	0.43	0.54	—0.11
Belgia	7.20	5.18	+ 0.02	6.86	12.25	—5.39
Holandia	6.59	6.24	+ 0.35	8.33	6.23	+2.10
Holend. kolonie	—	—	—	3.50	3.50	—
Dania	2.06	2.17	0.11	2.60	5.89	—3.29
Włochy	0.32	0.53	+ 0.29	1.85	1.06	+0.79
Hiszpania	—	—	—	0.12	0.20	—0.08
Szwecja	2.67	3.60	— 0.93	4.18	4.97	—0.79
Szwajcaria	2.19	2.24	— 0.05	5.19	2.38	+2.81
Austria	0.49	1.72	— 1.23	1.20	1.22	—0.02
Estonia	0.38	0.71	— 0.33	0.98	0.70	+0.28
Finlandia	1.77	0.89	+ 0.88	0.40	0.28	+0.12
Norwegia	0.52	0.13	+ 0.39	1.95	0.56	+1.39
Czechosłowacja	8.77	5.22	+ 3.55	6.73	4.99	+1.74
Polska i W. M. Gdańsk	0.15	0.49	— 0.34	0.04	0.06	—0.02
Stany Zjedn.	3.99	5.01	— 1.02	6.31	5.35	+0.96
Argentyna	—	0.01	— 0.01	1.52	2.52	—1.00
Brazylia	0.25	—	+ 0.25	0.15	0.34	—0.19
Palestyna	1.86	2.50	— 0.64	0.95	0.11	+0.84
Różne	0.37	0.69	— 0.32	2.52	2.26	+0.26

Największe obroty handlowe Litwa ma z Anglią, do której przede wszystkim wywozi bekony, masło, szynki, jaja, drzewo, oraz forniery, zaś przywozi: żelazo, stal węgiel, cement, towary tekstylne oraz różne maszyny. Za okres 9-miesięcy r. b. wywóz do Anglii wyniósł 74.861,1 tys. Lt., a do dominiów i kolonij 675,2 tys. Lt., zaś przywóz z Anglii wyniósł 51.023.3 tys. Lt., przywóz z dominiów i kolonij — 3323.1 tys. Lt. Bilans handlowy dodatni dla Litwy wynosi 21.189.9 tys. Lt.

W roku bieżącym Litwa zobowiązała się importować towarów niemieckich za 45 miln. Lt. i za takąż sumę może wywieźć swoje towary do Niemiec. Przy czym z importu wyłączone są towary, które Litwa produkuje sama, oraz te, które Litwa zobowiązała się zakupić w innych krajach. Niemcy z kolei zobowiązały się nabyć większe ilości świń, masła, drzewa, lnu i nasion koniczyny, jaj, gęsi, jabłek i innych towarów. Obroty dokonywane są w ramach umowy clearingowej.

Z Z. S. S. R. obowiązuje umowa kompensacyjna. Importuje się przeważnie sól, węgiel, antracyt, benzynę, naftę, tytoń, żelazo, szkło i futra. —

Na wywóz drzewa, siemienia lnianego, zboża i nasion obowiązują licencje, przy czym na eksportowane z Litwy towary rozciągnięto kontrolę cen zakupu, żeby eksporterzy, konkurując między sobą, nie obniżali zbytnio cen rynkowych. Dotyczy to tylko krajów, z którymi Litwa ma clearingowe i kontyngentowe umowy. —

NOWE ZAMÓWIENIA DLA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Trzy przedsiębiorstwa portowe w Gdyni, a mianowicie jedno maklerskie i dwa transportowe, zamówiły ostatnio w stoczni holenderskiej N. V. E. J. Smit & Soon w Westerbrock — trzy statki frachtowe, o pojemności ca 600 BRT. każdy. Statki te mają być przystosowane do przewozu ładunków na Bałtyku i morzu Północnym.

Nowe te jednostki zostaną wykonane prawdopodobnie jeszcze w ciągu bieżącego roku.

ZMIANA PROJEKTU TRASY KANAŁU ODRA — DUNAJ.

Jak wiadomo kilka tygodni temu Rządy Niemiec i Czechosłowacji powzięły uchwałę w sprawie budowy kanału Odra — Dunaj. — Obecnie donoszą z Berlina, że tamże rozpoczęła się dnia 20 grudnia pierwsza sesja Komisji, mającej zająć się sprawami technicznymi związanymi z projektowaną budową kanału. Wprawdzie projekty są już od lat gotowe, lecz ostatnie zmiany granic prawdopodobnie nasuną również konieczność zastosowania zmian w trasie kanału, np. przyłączenia Wiednia do kanału. Ponieważ chodzi tu o kanał dług. 320 km, prace Komisji potrwają niewątpliwie kilka miesięcy. Znaczenie nowego kanału polegać będzie na tym, że będzie on stanowił najlepszą drogę komunikacyjną z Europą południowo-wschodnią dla tej części Niemiec, która leży na wschód od rzeki Ems. Dla Czechosłowacji najważniejsza będzie projektowana odnoga kanału, mająca łączyć Przerów z Pardubicami nad Łabą — długości 160 km.

W niemieckich kołach gospodarczych wskazuje się na to, że rosnąca siła atrakcyjna Gdyni nasuwa konieczność jak najrychlejszego wykonania tego projektu, ażeby w ten sposób związać silniej port hamburski z krajami Europy południowo-wschodniej.

W związku z tym należy nadmienić, że bułgarskie koła gospodarcze rozważają projekt kanału Ruszczuk — Warna (Dunaj — Morze Czarne), a w Rumunii dyskutuje się projekt kanału Czernawoda — Constanza.

PORTOWY SPICHRZ WARANTOWY W WIBORGU.

W roku 1939 zostanie wybudowany na obszarze portu w Wiborgu nowy spichrz warantowy, którego głównym udziałowcem będzie miasto, przy czym stworzona zostanie Warantowa Sp. Akc. Spichrz będzie 3-piętrowy, o powierzchni 2.000 m^2 na każdym piętrze. Koszty budowy preliminuje się w sumie 4 mil. m. f. Jak wiadomo, z czasów przedwojennych istnieje podobna S. A. w Äbo, która posiada tam duży murowany spichrz w obrębie portu. Spichrz ten ma na miejscu duże wzięcie. W roku 1938 składano w nim szczególnie duże ilości kawy, a także cukru i mąki.

NOWE ZAMÓWIENIA DLA NORWESKIEJ LINII POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

Norweska linia południowo-amerykańska zamówiła trzy motorowce pasażersko-towarowe po 7200 ton, dwa na stoczni norweskiej „Akers Mek. — Verkstad" w Oslo i jeden na stoczni duńskiej „Elsinore Shipbuilding Co". — Statki będą miały chłodnie po 80 tys. stóp sześciennych oraz pomieszczenia dla 12 pasażerów. Wykończenie tych statków spodziewane jest w 1940 roku.

ANGIELSKI PLAN UNIERUCHOMIENIA NADMIARU TONAŻU HANDLOWEGO.

Projektowane w swoim czasie utworzenie t. zw. międzynarodowego poolu wyrównawczego dla trampów nie dało rezultatów, głównie z powodu niemożności powiązania interesów żeglugowych różnych krajów, mających wchodzić w skład tegoż poolu. Postępujący kryzys w żegludze zmusza jednak do szukania środków zaradczych. Nową próbą w Anglii jest aktualny obecnie t. zw. plan Haldin'a polegający na tym, że tonaż przestarzały zostałby uwiązany, tworząc flotę rezerwową na wypadek dużej potrzeby (wojna). To wycofanie z rynku tonażu starszego wpłynęłoby na korzystniejsze kształtowanie się podaży i popytu na rynku frachtowym, poza tym pozwoliłoby na budowę nowych jednostek po cenach ekonomicznych, oraz przyczyniło się do ogólnego podniesienia sprawności brytyjskiej floty handlowej tak liniowców jak i trampów.

SPADEK OBROTÓW 4 DUŻYCH PORTÓW EUROPY.

Spadek handlu światowego w bieżącym roku wywarł również swój ujemny wpływ na obroty czterech dużych portów kontynentalnych — Rotterdamu, Hamburga, Antwerpii i Bremy, uchodzących za barometry handlu światowego. Jednakże podczas gdy spadek obrotów światowych w okresie pierwszych 9 miesięcy wynosi 17,5 proc. wartościowo a 10,5 proc. objętościowo, to obroty tych czterech portów spadły tylko o 2,9 proc. Następujące zestawienie oparte na oficjalnych danych Hamburskiego Urzędu Statystycznego wykazuje obroty tych czterech portów w milionach ton w pierwszych 9 miesiącach poszczególnych lat:

	1933	1936	1937	1938	zmiany w porównaniu z r.1937 w %
Rotterdam	16,4	23,2	29,7	29,5	— 0,6
Hamburg	14,5	16,2	18,6	19,0	+ 2,2
Antwerpia	12,8	16,7	19,1	15,9	— 16,8
Brema	3,2	5,1	6,0	6,9	+ 15,0

ZWIĘKSZONY UDZIAŁ WŁOSKIEJ BANDERY W HANDLU ZAGRANICZNYM ITALII.

W ciągu 9 miesięcy r. b. wysoki udział bandery włoskiej w handlu zagranicznym Włoch wzrósł dalej w przywozie 70,9 proc. do 74,5 proc., a w wywozie z 53,1 proc. do 65,5 proc., w porównaniu z okresem I — IX 1937.

W imporcie z portów morza Bałtyckiego i Północnego wynoszącym 8.3 mil. ton (7,5) udział statków włoskich wzrósł z 52,2 proc. do 66,8 proc., natomiast w eksporcie do tychże portów, wynoszącym 0.6 mil. ton (0,8) statki włoskie zwiększyły swój udział z 25,5 proc. do 31,9 proc. Wzrost udziału bandery włoskiej w handlu z Północną Europą przypisać należy przede wszystkim temu, że przy zakupie węgla Włosi stawiają warunek, że przewóz węgla odbywać się będzie na statkach włoskich.

ZMNIEJSZONE OBROTY PORTU W TRIEŚCIE.

Przeładunek towarów w porcie triesteńskim w ciągu 8 miesięcy r. b. wykazuje w porównaniu z takimże okresem roku poprzedniego pewne zmiany, które zapewne jeszcze bardziej się pogłębią w miesiącach późniejszych (po włączeniu do Rzeszy obszarów sudeckich). — Ogólny przeładunek kolejowy zmniejszył się o 11 proc., a przywóz koleją nawet o 21 proc. Toteż zmniejszył się również załadunek towarów na statki o blisko 10 proc., natomiast wzrósł przywóz na statkach. Ostatecznie ogólny przeładunek towarów w porcie triesteńskim spadł o 1.6 proc.

GRECJA MODERNIZUJE SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Grecka flota handlowa składa się przeważnie z przestarzałych, tanio nabytych statków. Koszty załogi greckiej są tym tańsze, że na wielu statkach rodzina właścicieli stanowi załogę. Mały nakład kapitału i mniejsze koszty eksploatacji statku pozwalały flocie greckiej skutecznie konkurować z obcymi statkami tym bardziej, że konwencyjne stawki minimalne frachtów nie obowiązywały greckich armatorów, gdyż Grecja nie należała do konwencyj żeglugowych. Ostatnio jednak Grecja przystąpiła do konwencji o stawkach minimalnych dla frachtów i Rząd Grecki grozi bardzo poważny-

mi karami swym armatorom za każdą podróż dokonaną po stawkach niższych od umownych.

Obecnie więc armatorzy greccy mając trudniejsze warunki konkurencji z obcymi armatorami zmuszeni są do modernizacji swych statków, co też w ostatnich czasach coraz częściej czynią. Np. ostatnio Tow. Żeglugowe Kassos w Syra zamówiło na stoczni angielskiej budowę dużego motorowca towarowego o pojemności 9.500 ton. Jest to jeden z pierwszych motorowców nowoczesnych floty greckiej, gdyż składa się ona przeważnie z parowców.

ZNIESIENIE KLASY TURYSTYCZNEJ.

W pasażerskiej żegludze między Europą a Ameryką Północną wprowadza się obecnie pewną reformę, mającą na celu udostępnienie podróży szerszej publiczności, a mianowicie na statkach mają być obecnie tylko dwie klasy, t. j. pozostaje 1 klasa z oddzielnymi kabinami, a dawniejszą klasę turystyczną przerabia się dla publiczności, korzystającej z dawniejszej 3 klasy. Poza tym nastąpić ma ogólna obniżka cen biletów 1 klasy oraz zniżka specjalna w okresie zimowym, t. j. kiedy jest mniejsze nasilenie ruchu pasażerskiego. Taką np. reformę wprowadzają od 1 stycznia 1939 r. dla niektórych swych statków kursujących między Europą a Kanadą dwa towarzystwa żeglugowe „Canadian Pacific Steamships“ i „Cunard White Star Line“.

ZMIANY W TONAŻU ŚWIATOWYM.

W latach powojennych nastąpiły zasadnicze zmiany w udziale krajów morskich w żegludze światowej, jeżeli udział ten rozpatrywać będziemy od strony posiadanego tonażu statków handlowych. Mianowicie w 1890 tonaż btto posiadany przez Wielką Brytanię wynosił 10.439 tys. ton, był on stopniowo podwyższany tak, że w 1914 r. wynosił 19.286 tys. ton, wzrost zatem wynosił 85 proc. Jednakże w tym samym okresie tonaż posiadany przez resztę państw wzrastał w daleko szybszym tempie — z 11.410 tys. ton do 30.098 tys. ton. — Wzrósł więc o 164 proc. W okresie wojennym duża ilość tonażu uległa zniszczeniu tak, że po wojnie obserwować można znaczne przesunięcia.

W 1919 r. Wielka Brytania posiadała 16.555 tys. ton btto; tonaż ten dochodzi w 1930 roku do 20,4 mil. ton, jednakże w okresie depresji światowej opada i ustala się na 17,781 tys. ton w bieżącym roku. W analogicznym okresie tonaż reszty krajów, wynoszący w 1919 r. — 34.364 tys. ton, wzrósł do 50.066 tys. ton w roku bieżącym, innymi słowy wzrósł on w tym okresie o 46 proc., podczas gdy brytyjski tylko o 7 proc.

Światowy tonaż na dzień 31 VI 1938 wynosił 66,9 mil. trb. i w porównaniu ze stanem na dzień 31 VI 1914 r. wzrósł o 47.3 proc. — W tym okresie zmniejszenie tonażu wykazują tylko 2 kraje: Anglia z 18,9 mil. trb. na 17,7 mil. trb. czyli o 6,4 proc. i Niemcy z 5,1 mil. trb. do 4,2 mil. trb. czyli o 17,6 proc. Wszystkie inne kraje wykazują zwiększenie tonażu. Największy wzrost przypada na Stany Zjednoczone A. Półn. z 2,0 do 8,9 mil. trb., czyli o 340 proc., następnie Japonia z 1,7 do 5,0 mil. trb., czyli o 193.1 proc., Norwegia z 2.0 do 4,6 mil. trb., czyli o 135,7 proc., Grecja 0,8 do 1.9 mil. trb., czyli o 130,2 proc. i Włochy z 1,4 do 3.3 mil trb., czyli o 127,8 proc. Inne kraje wykazują zwiększenie mniejsze niż 100 proc.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

DOKONYWANIE WYPŁAT W KRAJU PRZEZ PRZEDSTAWICIELI HANDLOWYCH

Komisja Dewizowa wyjaśniła, że dokonywanie przez przedstawicieli handlowych z ich własnych funduszów wypłat w kraju na pokrycie wydatków zagranicznych zleceniodawców jest zabronione, jako jednoznaczne z udzieleniem kredytu cudzoziemcowi (art. 9 dekretu dewizowego), względnie postawieniem do dyspozycji cudzoziemca środków płatniczych (art. 8 dekretu dewizowego).

Okólnik Komisji Dewizowej nr 7 rozdz. II zezwala na tego rodzaju wypłaty tylko wówczas, gdy przedstawiciel dokonuje ich z funduszów cudzoziemca, t. j. sum zainkasowanych na jego rzecz i tylko w granicach salda kredytowego na jego rachunku.

PRZEKAZY DEWIZ NA KOSZTY UBOCZNE PRZY IMPORCIE.

Zarządzeniem z dnia 16 XI 1938 r. Komisja Dewizowa ograniczyła upoważnienie udzielone Oddziałom Banku Polskiego i bankom dewizowym do załatwiania wniosków o zezwolenie na uregulowanie zobowiązań, wynikających z przywozu towarów, jak również zagranicznych kosztów ekspedycyjnych, ubezpieczenia i transportu do kwoty zł 500, na warunkach określonych przepisami okólników Nr 5 i Nr 14 (poprzednio do zł 3.000,— z tytułu importu towarów i do zł 1.000,— z tytułu zagranicznych kosztów ubocznych).

Wnioski z powyższych tytułów, opiewające na sumy wyższe niż zł 500,— jak również wnioski w przypadkach, gdy całkowite zobowiązanie wobec zagranicznego dostawcy przekracza zł 500,— będą przedstawiane przez Oddziały Banku Polskiego i banki dewizowe do decyzji Komisji Dewizowej.

ZAWIERANIE UMÓW UBEZPIECZENIOWYCH W WALUCIE OBCEJ.

Komisja Dewizowa wyjaśniła, że — zgodnie z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia

10 VIII 1934 r. w sprawie zawierania umów ubezpieczeń bezpośrednich w walucie zagranicznej (Dz. U. R. P. nr 73, poz. 700) — umowy w dziale ubezpieczeń przewozowych mogą być zawierane przez krajowe towarzystwa ubezpieczeń w walucie zagranicznej, o ile dotyczą transportów w obrocie z zagranicą, ładunków znajdujących się w wolnym obszarze celnym, w magazynach celnych i składach celnych oraz morskich środkach przewozowych.

KONTYNGENTOWANIE IMPORTU BEKONÓW PRZEZ ANGLIĘ.

W związku z wejściem w życie z dniem 1 I 1939 r. umowy handlowej angielsko-amerykańskiej i z wyodrębnieniem specjalnej kwoty na szynki peklowane (hams), (które dotychczas wchodziły w skład ogólnej kwoty bekonowej), udział Polski w kwocie bekonowej wynosi 8,3%, a w kwocie szynek peklowanych 3,65%.

W związku z powyższym projektowana jest zmiana niektórych postanowień „kodeksu bekonowego". W zmianach tych przewidziana jest oddzielna definicja dla bekonu i oddzielna dla szynek (hams).

W związku z powyższymi zmianami zostały ustalone nowe wzory zaświadczeń kontyngentowych, upoważniających na przywóz bekonu i szynek do Anglii, oddzielne na szynki peklowane i oddzielne na bekony łącznie z szynkami w puszkach i peklowanymi przetworami mięsnymi (gammons).

PRZYWÓZ TRANÓW, TŁUSZCZÓW I OLEJÓW.

W związku z rozp. Ministra Skarbu z dn. 27 X 1938 r. (Dz. U. R. P. nr 84/1938 poz. 570 — G. S. I. nr 57/1938) (wykaz nr 1) o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła przywóz tranów, tłuszczów i olejów z p. t. c. 216 do wyrobu tłuszczów uwodornionych skażonych może odbywać się wyłącznie za zniżką celną. Tryb załatwiania podań jest identyczny z trybem przyjętym dla załatwiania innych podań o zniżkę celną lub zwolnienia od cła, zwalniających od pozwoleń przywozu. Komitet Przywozowy R. H. Z. przed przesłaniem podań do Min. Przem. i Handlu będzie zasięgał opinii Komisji Surowców Tłuszczowych.

Na przydziały uzyskane w ramach udziału przemysłu mydlarskiego (utwardzalni) w kontyngencie na II półrocze 1938 r. — o ile pozwolenia przywozu nie zostały jeszcze wydane — będą udzielone zezwolenia Min. Skarbu na zniżkową odprawę celną. Firmy, które otrzymały już pozwolenia przywozu, mogą ubiegać się o zezwolenia Min. Skarbu na zniżkową odprawę celną pod warunkiem zwrócenia Komitetowi Przywozowemu R. H. Z. wydanych pozwoleń przywozu.

Przy wydawaniu zezwoleń Min. Skarbu na ulgową odprawę celną, będą pobierane opłaty w zamian i w wysokości dotychczasowych opłat manipulacyjnych.

WARUNKI ZBYTU SZCZECINY I WŁOSIA WE FRANCJI.

Wobec istnienia małej ilości zakładów szczotkarskich w Marsylii nie posiada ona jako rynek konsumcyjny szczeciny i włosia wielkiego znaczenia. Marsylia jest natomiast dość poważnym rynkiem rozdzielczym dla szczeciny pochodzącej z południowej Francji i importowanej z zagranicy. Firmy marsylijskie pracują głównie w charakterze dostawców wielkich francuskich zakładów szczotkarskich. — Prócz szczeciny i włosia francuskiego, firmy te zakupują towar w Chinach, Rosji Sowieckiej, Bułgarii, Rumunii i w nieznacznych ilościach w Polsce.

Ze względu na swój niski gatunek, szczecina francuska nie może konkurować z chińską, jako najlepszą, lub polską szczeciną, która znana jest jako bardzo dobra. Z powodu akcji wojennej w Chinach, szczecina chińska od pewnego czasu nie dostaje się na rynek francuski, co stwarza pomyślne warunki dla zbytu szczeciny polskiej.

Szczecina oferowana jest w wiązkach o wadze od 200 gr. do 2 kg wiązanych sznurkiem lub drutem według następującej klasyfikacji: extra biała, biała, pół-biała, szara i czarna. Wiązki układane są według naturalnej długości szczeciny (nieobcinane) z podaniem na etykietce gatunku długości włosia. Jeżeli wiązka zawiera szczecinę mieszaną, to należy podać procentową zawartość poszczególnych długości włosia. Każda wiązka zawinięta jest w papier. Wiązki są transportowane w skrzyniach drewnianych, których rozmiary i waga mogą być dowolne.

Do poszczególnych wiązek dobiera się szczecinę od 55 mm do 160 mm. Najkrótsza jednak jest szczecina przeznaczona do wyrobu szczoteczek do zębów, gdyż wynosi 36 mm (po ucięciu).

W znaczeniu handlowym odróżnia się szczecinę preparowaną i gotowaną w ciągu 2 godzin oraz szczecinę surową. Ta ostatnia pakowana jest luźno do worków.

Co się tyczy cen szczeciny importowanej, to ulegają one częstym zmianom. Podkreślić jednak należy, że szczecina polska była zawsze wysoko notowana w stosunku do szczeciny pochodzenia francuskiego.

Dla orientacji Konsulat podaje następujące ceny szczeciny francuskiej, uzyskiwane obecnie na rynku (franco stacja załadowania) za 1 kg wagi netto:

55 mm	długości	31	fr. fr.	85 mm	długości	120	fr fr.
60 „	„	55	„ „	90 „	„	150	„ „
65 „	„	62	„ „	95 „	„	190	„ „
70 „	„	70	„ „	100 „	„	220	„ „
75 „	„	80	„ „	105 „	„	280	„ „
80 „	„	90	„ „	110 „	„	320	„ „

Oferty firm polskich winny zawierać ceny skalkulowane cif Marsylia lub loco granica francuska.

W branży tej są przyjęte następujące warunki płatności: gotówka przy wykupieniu dokumentów przewozowych, przy czym istnieje zwyczaj uprzedniego obejrzenia towaru celem sprawdzenia gatunku i wagi. Wykupienie towaru może również nastąpić za wpłatą 80% wartości, resztę zaś po odebraniu i sprawdzeniu przesyłki. W obu sposobach płatności może być żądana gwarancja bankowa.

Włosie (końskie) do szczotek i pędzli, tapicerskie i smyczkowe używane jest na rynku marsylijskim w następujących gatunkach: białe, szare i czarne w stanie surowym lub preparowanym.

Włosie preparowane, gotowane w ciągu 2 godzin i wyprostowane, znajduje się w handlu w wiązkach, obciętych w jednym lub dwóch końcach. Długość wiązki preparowanego włosia wynosi od 20 do 80 cm i nawet do 115 cm.

Każda wiązka włosia preparowanego winna posiadać etykietkę z podaniem długości włosia oraz procentowej zawartości poszczególnego włosia przy różnej długości (mieszanej).

Ceny obecnie uzyskiwane są następujące (franco stacja załadowania) za 1 kg wagi netto:

włosie preparowane, od 20 do 80 cm — 75 fr. fr.,

włosie surowe: ⅔ czarne i ⅓ szare — oraz włosie czarne: 40 — 50 fr. fr.

Warunki płatności są takie same, co i przy imporcie szczeciny. Przywóz szczeciny i włosia do Francji nie jest skontyngentowany. Adresy importerów znajdują się w P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SZYNEK I PRZETWORÓW MIĘSN. W INDIACH BRYT.

Na rynku indyjskim istnieje obecnie znacznie większe niż uprzednio zainteresowanie importem szynek w puszkach produkcji polskiej. Oprócz Bombaju, gdzie szynki polskie są znane i importowane od dłuższego czasu, dobre widoki zbytu istnieją w Kalkucie. Po przeprowadzonych badaniach wstępnych i nadesłaniu transportów próbnych okazało się, że opinia importerów o towarze polskim jest przychylna i że dostawy mogą liczyć na stałe ich powiększenie. Pierwsze zamówienie próbne zostało wykonane w ciągu października r. ub., a ze względu na dobre wyniki odbiorcy udzielili dalszych większych zamówień.

Poza szynkami zapotrzebowanie firm odbiorczych istnieje na bekony, które w Indiach są artykułem codziennego użytku. Ponadto istnieją możliwości zbytu dla polędwic, kiełbas i innych wędlin.

MARSYLIA JAKO RYNEK ZBYTU DLA PIERZA I PUCHU.

Rynek marsylijski z uwagi na pojemność swą na puch i pierze winien zainteresować polskich eksporterów. Dość silne zaludnienie Marsylii oraz istnienie znacznej ilości hoteli, pokoi umeblowanych, szpitali i klinik — sprzyjają rozwojowi handlu i zakładów, wykonywujących obstalunki poszczególnych sklepów sprzedaży detalicznej.

W handlu marsylijskim występuje puch i pierze pochodzenia francuskiego oraz towar importowany z Japonii, Sowietów, Niemiec, Czechosłowacji i Włoch.

Odbiorcy marsylijscy sprowadzają puch i pierze: 1) w stanie surowym świeżym i odkurzonym i 2) towar już używany. Przywóz odbywa się w belach lub workach od 50 do 100 kg, a następnie sortowany i pakowany na miejscu sprzedaży do paczek papierowych stosownie do zamówień poszczególnych odbiorców.

Zarówno import, jak i sortowanie puchu i pierza odbywa się według następujących kolorów: biały, szary, jasno-szary i mieszany (tout venant).

Puch pochodzący z gęsi i kaczek sortowany i klasyfikowany jest według wymagań handlowych rynku francuskiego, przy czym zasadnicze gatunki są następujące: *pół puch* zawierający średniówkę szarą lub cienką z kaczki, pół puch z kaczki mieszany, pół puch mieszany z kaczki i gęsi, pół puch z gęsi, ¾ puchu gęsiego i ¼ puchu kaczego. Puch szary, jasnoszary, puch gęsi mieszany, puch gęsi pół biały, puch kaczy pół biały, puch gęsi wyższego gatunku srebrzysty i puch gęsi wyższego gatunku ¾ biały.

Puch biały zwykły, mieszany, extra biały i extra najwyższego gatunku.

Pierze z drobiu podlega następującej zasadniczej klasyfikacji: pierze poślednie (stare) oczyszczone i odkurzone, pierze myte wyższego gatunku oraz pierze kapłonie.

Pierze kapłonie: pół rude, pół rude wyższego gatunku i w ¾ extra białe. Znajduje się również w handlu pierze kapłonie białe wyższego gatunku.

Pierze kacze: myte jasno-szare, extra i żywe. —

Pierze gęsie: myte, szare, pół białe, ¾ białe, żywe wyższego gatunku i extra.

Ceny puchu i pierza zależne są od gatunku towaru. Dostawcy francuscy na początku listopada r. b. oferowali: 1) pierze gęsie extra białe fr. fr. 24 za kg, 2) pierze gęsie szare fr. fr. 14, 3) pierze kapłonie (jasne) fr. fr. 6 za kg z dostawą do magazynu.

W stosunkach z zagranicznymi dostawcami towar jest płatny gotówką przy przedłożeniu dokumentów przewozowych; lecz po uprzednim sprawdzeniu towaru w chwili jego nadejścia.

Oferty polskich eksporterów winny zawierać ceny cif Marsylia lub loco granica francuska; w związku z tym podaje się wysokość francuskiego cła przywozowego:

a) puch surowy i preparowany fr. fr. 85 od 100 kg,

b) pierze surowe, niepreparowane, tylko wysuszone — zwolnione jest od cła przywozowego,
c) pierze preparowane: fr. fr. 85 od 100 kg.

Prócz wymienionego cła przywozowego pobierane są również następujące opłaty dodatkowe:
1) Taksa „de circulation“ w wysokości 8,70% wartości towaru,
2) opłata stemplowa: 1% od sumy przypadającej z tytułu opłat celnych.

Przywóz do Francji puchu i pierza nie jest skontyngentowany.

Firmom polskim, które chcą współpracować z rynkiem marsylijskim, Konsulat R. P. w Marsylii udzieli wszelkich ułatwień i pomocy przy nawiązywaniu kontaktu z właściwymi odbiorcami.

ZBIORY A MOŻLIWOŚCI ZBYTU KONICZYNY W KANADZIE.

Poniżej podajemy dane, dotyczące zbioru w Kanadzie nasion koniczyny w 1938 r. oraz porównawcze dane za rok ubiegły wraz z zapotrzebowaniem rynku wewnętrznego (w funtach):

	zbiory 1937	zbiory 1938	Zapotrzeb.
Koniczyna czerwona	1.074.000	6.420.000	4.500.000
Koniczyna szwedzka	566.800	6.860.000	1.500.000
Koniczyna alfalfa	4.143.000	4.042.000	3.000.000
Koniczyna biała	8.505.000	11.823.000	4.000.000

Przytoczone wyżej cyfry wskazują na to, że Kanada będzie posiadała dużą nadwyżkę eksportową oraz, że poziom cen rynkowych na wymienione nasiona będzie kształtował się nisko. Nie oznacza to bynajmniej, że Kanada nie będzie importować nasion koniczyny. — Wysokość i kierunek eksportu kanadyjskiego będą zależały od poziomu cen na innych rynkach oraz od zbiorów koniczyny w innych krajach. Co rok Kanada eksportuje i importuje poważne ilości koniczyny, jak to wynika z przytoczonych niżej cyfr (lata budżetowe od 1 kwietnia do 31 marca) w dolarach:

Koniczyna czerwona:

	1935 Import	1935 Eksport	1936 Import	1936 Eksport	1937 Import	1937 Eksport
Anglia	107.438	6.758	7.269	27.162	54.627	—
Nowa Zel.	—	600	—	1.015	59.353	—
Francja	—	—	—	—	12.592	—
Węgry	—	—	—	—	26.397	—
Polska	—	—	2.861	—	1.448	—
Rumunia	—	—	—	—	5.983	—
Belgia	—	—	—	—	—	363
Szwajcaria	—	—	—	2.861	—	349
St. Zjedn.	4.724	—	518	—	10.492	536.934
	116.694	7.772	9.382	31.053	170.892	537.388

Koniczyna osobno nie wymieniona — (szwedzka, biała):

	1935 Import	1935 Eksport	1936 Import	1936 Eksport	1937 Import	1937 Eksport
Anglia	6.565	3.033	4.258	3.846	38.555	6.257
Francja	18	323	—	503	8.000	398
Niemcy	5.632	—	2.196	—	10.904	—
Węgry	1.871	—	228	—	3.036	—
Polska	3.522	—	9.664	—	945	—
Belgia	—	—	—	—	—	1 106
St. Zjedn.	153.197	813	17.710	392	7.242	499.931
	171.643	5.536	35.487	3.846	38.555	507.767

Koniczyna alfalfa nie wchodzi w rachubę, o ile chodzi o eksport do Kanady dlatego, że jest to jeden z ważniejszych artykułów eksportu kanadyjskiego. Kanada wyeksportowała alfalfy: w 1935 roku budżetowym na $ 52.177, w 1936 na $ 39.460, w 1937 r. na $ 605.251; statystyki kanadyjskie importu alfalfy nie wykazują.

Zgodnie ze statystykami Kanady kraj ten importował z Polski wszelkiej koniczyny w roku kalendarzowym 1937 za $ 13.100, a podczas pierwszych 9 miesięcy roku bież. za $ 14.000.

Firmy kanadyjskie, zainteresowane w imporcie koniczyny z Polski, stwierdzają, że duży urodzaj koniczyny w Kanadzie bynajmniej nie przekreśla możliwości importu z Polski. — Możliwości koniczyny w przyszłym roku (zakupy rozpoczynają się w styczniu, a import po otwarciu nawigacji na rzece św. Wawrzyńca) zależą od sytuacji na rynkach zagranicznych oraz od poziomu cen na polską koniczynę.

GRECJA ZNOSI CZĘŚCIOWO OGRANICZENIA IMPORTU ZWIERZĄT.

Swego czasu podaliśmy informacje o wprowadzeniu w Grecji ograniczeń importu zwierząt i artykułów zwierzęcych z Polski, z dniem 12 VIII r. b. Należy dodać, że zakaz ten został rozszerzony na całą Polskę, a dopiero obecnie, mianowicie z dniem 11 VI r. b. greckie Ministerstwo Spraw Zagranicznych zawiadomiło o zniesieniu zakazu przywozu zwierząt z powiatów, które nie są w Polsce objęte pryszczycą. Importowane bydło nie może pochodzić z okręgów, gdzie stwierdzono choćby jeden wypadek pryszczycy, jak również z powiatów sąsiednich. O ile w transporcie bydła wpuszczonym do Grecji, grecka Służba Weterynaryjna stwierdzi wypadek pryszczycy, rząd grecki zakaże całkowicie przywozu z Polski, dopóki istnieć będzie niebezpieczeństwo zawleczenia zarazy. W wypadku stwierdzenia pryszczycy przy nadejściu bydła do Pireusu przez grecką Służbę Weterynaryjną, cały transport zostanie niezwłocznie ubity w rzeźni w Pireusie, lub w rzeźniach w Atenach.

Niezależnie od powyższego należy dodać, że w dalszym ciągu zakazany zostaje przywóz z Polski do Grecji bydła i nierogacizny rozpłodowej. Zakaz ten obowiązuje od dnia 20 XI rb.

PODWYŻKA OPŁAT MONOPOLOWYCH OD ZBÓŻ W HOLANDII.

Na mocy zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych podwyższono z dniem 20 listopa-

da 1938 r. opłatę monopolową od przywozu do Holandii żyta, kukurydzy, owsa i pszenicy oraz produktów pochodnych z tych zbóż. Podwyżka, która wynosi hfl. 0,50 od 100 kg, motywowana jest tym, że cena wymienionych wyżej zbóż na rynku krajowym, mimo dotychczasowych zarządzeń interwencyjnych, nie osiągnęła jeszcze pożądanego poziomu opłacalności dla rolnictwa holenderskiego. Podwyższona z dniem 20 bm. opłata monopolowa przedstawia się dla poszczególnych zbóż następująco:

Żyto	hfl. 4.50 od 100 kg
Pszenica	hfl. 3.00 od 100 kg
Owies	hfl. 3.00 od 100 kg
Kukurydza	hfl. 3.00 od 100 kg
Jęczmień	hfl. 3.50 od 100 kg.

Zauważyć należy, że podwyżka opłaty przywozowej nie dotyczy jęczmienia, którego cena na rynku krajowym kształtuje się ostatnio zadowalająco, w wyniku dokonanego niedawno na poważną skalę skupu jęczmienia krajowego przez holenderski monopol zbożowy; skup ten miał charakter wyłącznie interwencyjny w sensie polityki cen zbożowych.

Główny zarzut importerów przeciwko obecnej podwyżce polega na tym, że skala opłat monopolowych jest w dalszym ciągu niedostatecznie zróżniczkowana, wskutek czego kukurydza i pszenica na paszę, dla których ich zdaniem opłata winna być wyższa, kalkuluje się po obecnej podwyżce tej opłaty stosunkowo taniej od żyta pastewnego.

ZAINTERESOWANIE IMPORTEM RĘKAWICZEK Z POLSKI DO KANADY.

W związku z przyłączeniem do Niemiec Sudetów powstają bardzo poważne możliwości wzmożenia do Kanady polskiego eksportu rękawiczek wszelkiego rodzaju (wełnianych, bawełnianych, mieszanych, dzianych i wykonanych z materiałów), prócz skórkowych. Sytuacja taka wynika stąd, że przemysł czechosłowacki, jeden z większych dostawców rękawiczek na rynku kanadyjskim pozostał w Sudetach, a importerzy kanadyjscy, wykazując tendencje do nienabywania towarów niemieckich, poszukują nowych źródeł zakupu.

Rozmiary importu do Kanady obrazuje poniższe zestawienie (w dolarach):

Rękawiczki	bawełniane		mieszane	
Kraj poch.	1936	1937	1936	1937
Anglia	26.153	24.729	179.616	152.576
Austria	3.750	10.476	2.542	3.108
Czechosłowacja	193.300	183.632	86.584	72.504
Francja	7.153	5.300	5.351	5.911
Niemcy	416.491	285.192	156.672	171.985
Japonia	7.765	11.886	20.186	101.930
Polska	—	278	4	—
Stany Zjednoczone	8.162	27.872	7.860	14.597
Razem	662.790	556.004	460.313	527.426

Cło od wszelkich rękawiczek włókienniczych, niezależnie od surowca, z którego zostały zrobione (wełna, bawełna, mieszaniny łącznie ze sztucznym jedwabiem) wynosi 25% ad valorem, do którego jak zwykle dochodzi podatek od sprzedaży (8%) i akcyza (3%).

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIAKÓW-SADZENIAKÓW W PORTUGALII.

Ziemniaki-sadzeniaki pochodzenia polskiego zostały po raz pierwszy wprowadzone na rynek portugalski w r. 1935. Import w tym okresie wynosił 1,043 ton na ogólną kwotę importu 21.012 ton, w r. 1936 — 3.044 ton na ogólną kwotę 11.152 ton, w roku 1937 — 2.531 ton na ogólną ilość 12.912 ton. Sadzeniaki produkcji polskiej są zbliżone do odmian dostarczanych z Niemiec, które już od dawna były znane na rynku portugalskim. Ułatwiło to wprowadzenie sadzeniaków polskich, które zresztą już poprzednio znane były na rynku portugalskim, jednak oferowane były często jako sadzeniaki niemieckie.

W związku z dość znacznym wprowadzeniem na rynek portugalski sadzeniaków polskich, zaczęło się ujawniać pewne zaniepokojenie wśród firm importujących sadzeniaki niemieckie. W związku z tym powstała tendencja do obniżenia cen sadzeniaków niemieckich do poziomu cen sadzeniaków polskich oraz pewnego powiązania dostaw sadzeniaków niemieckich z importem do Niemiec wczesnych odmian ziemniaków jadalnych, produkowanych w Portugalii w okresie przed zbiorami ziemniaków w Niemczech. Czy tendencje te zostaną zrealizowane, trudno jest przewidzieć.

Firmy eksportowe polskie, zainteresowane w dostawie sadzeniaków na rynek portugalski, winny śledzić sytuację rynkową w Portugalii i starać się, by wprowadzone odmiany sadzeniaków polskich mogły skutecznie konkurować z towarem innego pochodzenia.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU MASZYN I NARZĘDZI ROLNICZYCH DO SYRII-LIBANU.

W Syrii stosowane są na ogół prymitywne metody gospodarki rolnej. W związku z tym import maszyn i narzędzi rolniczych jest stosunkowo nieznaczny. Sytuację obrazują poniższe dane urzędowej statystyki importu w roku 1937:

Maszyny i narzędzia służące do zbiorów płodów rolnych:

	sztuk	waga w kg.	wartość we fr. fr.
Stany Zjednoczone	9	17.005	142.760
W. Brytania	26	5.945	57.440
Niemcy	7	4.679	51.720
Holandia	2	3.800	15.200
Czechosłowacja	8	3.470	36.800
Francja	11	2.860	34.880
Inne kraje	16	2.810	25.620
Razem	79	40.569	364.420

Maszyny i narzędzia do obróbki roli:

	sztuk	waga w kg	wartość we fr. fr
Czechosłowacja	40	41.526	176.520
Stany Zjednoczone	5	18.807	161.680
Szwecja	10	18.324	53.780
W. Brytania	47	16.801	124.980
Niemcy	15	5.340	39.100
Egipt	3	8.000	17.600
Inne kraje	31	17.140	91.140
Razem	151	125.938	664.800

Inne maszyny i narzędzia rolnicze:

Różne kraje	5	1.105	21.780

Ogólna wartość importu nie przekraczała więc sumy około 200.000 złotych, jeżeli przyjąć pod uwagę zmienną wartość franka w ciągu roku.

Należy dodać, że wwóz wszelkich maszyn rolniczych do Syrii nie podlega żadnym ograniczeniom. Przy imporcie wymagana jest oryginalna faktura, legalizowana w konsulacie francuskim.

Adresy firm importowych znajdują się w P. I. E. —

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 LISTOPADA DO 17 GRUDNIA 1938 R.

BELGIA. Z dniem 10 XI br. zmienione zostało cło odnośnie urządzeń sanitarnych, zlewów i wanien z fajansu, kamionki i innych materiałów ceramicznych, dalej odnośnie szpilek, igieł i żelatyny.

BUŁGARIA. „Deržaven Vestnik“ z dnia 4 XI br. przynosi zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu co do oznaczania tkanin, importowanych do Bułgarii. Z zarządzenia wynika, że wszelkie tkaniny (za wyjątkiem bawełnianych, jutowych i konopnych) winny być zaopatrzone w plombę lub stempel na swym początku i końcu. Plomba, względnie stempel zawierać mają firmę, jej siedzibę oraz nazwę kraju. Zarządzenie mówi dalej o oznaczaniu szerokości tkaniny i o tym, że winna ona być nawinięta w jednej sztuce, a nie składać się z kilku kawałków. Mowa jest następnie o zawartości innych domieszek do tkanin wełnianych, bawełnianych, jedwabnych itd., przy czym procent domieszek — bez specjalnego zaznaczania tego — dopuszczony jest w granicach 10 względnie 15.

CEJLON. Cło na wody pachnące i wodę kolońską ustalono w wysokości 30 rupij od galonu lub 30 proc. od wartości, zależnie jakie cło będzie wyższe.

CYPR. Przyrządy do rybołówstwa wraz z sieciami, linami itp. zwolnione zostały od cła przywozowego. (14 X 38).

CZECHOSŁOWACJA. Rozszerzono zakaz przywozu bydła z Jugosławii, Węgier i b. Austrii. Zakaz dotyczy obecnie również świń, mięsa, odpadków, paszy, słomy, nawozu itp.

Stawki celne na bydło rzeźne zostały od dnia 10 XI br. ustalone jak następuje: poz. 63 woły 160.— za 100 kg żywej wagi, poz. 64 byki 160.—, poz. 65 krowy 140.—, poz. 66 młode bydło 130.—, poz. 67 cielęta 130.—, poz. 117 a/2 mięso świeże, inne 320.— za 100 kg.

Od dnia 10 XI br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże poz. 23 pszenica 23.— kcz. (dotychczas 20.—), poz. 24 żyto 26.— kcz. (dot. 28.—), poz. 25 jęczmień 36.— kcz. (dot. 36), poz. 26 owies 27.— kcz. (dot. 24.—).

DANIA. Zarządzeniem duńskiego Ministerstwa Rolnictwa, wydanym w dniu 21 października, wwóz jak i wywóz kukurydzy może odbywać się tylko za zezwoleniem Państwowego Urzędu Zbożowego (Statens Kornkontor).

FINLANDIA. Państwowy Instytut Eksportowy przypomina, że Naczelna Dyrekcja Fińskiego Urzędu Celnego okólnikiem Nr 6 z dnia 14 marca 1935 r. wprowadziła przymus skażania importowanej do Finlandii mąki pastewnej fuksyną.

Należy zaznaczyć jednak, że skażanie stosuje się jedynie w wypadkach, gdy zawartość popiołu i białka importowanej mąki pastewnej nie odpowiada wymogom władz krajowych. Jeżeli np. zawartość popiołu mąki pastewnej przekracza 4.5 proc. mąka jest wolna od przymusu skażenia.

FRANCJA. „Journal Officiel“ z dnia 13 XI br. zawiera dekret o podwyższeniu opłat dodatkowych, pobieranych obok cła. Dotyczy to głównie alkoholu, piwa, wód mineralnych, soli, sacharyny, cukru i pojazdów mechanicznych.

Dopuszczono do wolnego przywozu choinki w okresie od 1 do 25 XI br. z zastrzeżeniem, że wysokość ich będzie wyższa niż 3 metry i że korzenie choinek oczyszczone będą z ziemi.

W dzienniku urzędowym z dnia 11 XI br. ogłoszono zarządzenie, mocą którego przesyłki gryzoniów do Francji zaopatrzone być muszą w świadectwo pochodzenia oraz w świadectwo zdrowotności, stwierdzające, że w kraju wysyłającym nie panuje zajęcza zaraz (tularémie). Te same postanowienia odnoszą się do bitych gryzoniów, oswojonych lub dzikich, jak też do świeżych lub solonych skór tych zwierząt. — Świadectwa pochodzenia i zdrowotności winny być wystawione w języku danego kraju oraz jęz. francuskim.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. We Fr. Afryce Zachodniej nałożono cło wywozowe na łom żelazny w wysokości 10 fr. od 100 kg brutto. (17 XI 38).

Cło wywozowe nałożono na łom żelazny, wywożony z Martyniki, Reunionu i wysp na Oceanie Spokojnym.

INDIE HOLENDERSKIE. Zwolniono od cła przywozowego siarczan glinu, o ile użyty zostanie do produkcji gliceryny (dotychczas zwolnienie obowiązywało jedynie, jeśli siarczan glinu przeznaczony był do produkcji papieru).

NIEMCY. Zmieniona została taryfa celna austriacka (ważność od 24 VIII 1938) dla obszaru b. Austrii i obszaru sudeckiego, graniczącego z b. Austrią. Za poz. 55 (świnie) austr. taryfy celnej umieszczono następującą uwagę: świnie o wadze do 135 kg nr. 55 a, b, c, o ile sprowadzone są przez placówkę, upoważnioną przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa, podlegają cłu — 11.10 kor. zl. od 100 kg.

Za poz. 64 a (jaja drobiu) umieszczono uwagę o brzmieniu jak wyżej, ustalając do wysokości 33.33 kor. zł. od 100 kg.

Za poz. 96 a 1 dodano uwagę nr 2 o brzmieniu jak wyżej, nakładając cło na świnie bite i mięso wieprzowe w wysokości 15 kor. zł. od 100 kg. Mięso mrożone zamorskie podlegać będzie cłu 11.10 kr. zł. od 100 kg.

NORWEGIA. Cło na świeże jabłka i gruszki ustalono w okresie od 28 XI 38 do 15 III 39 w wysokości 0.20 kor. od 1 kg plus opłaty dodatkowe, wynoszące około 80 proc. stawki celnej (cło dotychczasowe — 0.40 kor. od kg).

Na czas od 5 do 31 XI br. uchylono cło na świeże pomidory.

PALESTYNA. Jak wiadomo import pszenicy, żyta, mąki pszennej i żytniej podlega kontyngentowaniu. Ogólny przywóz żyta w bieżącej kampanii, a więc do dnia 30 czerwca 1939 wynieść ma w przybliżeniu ok. 5—6 tys. ton, kontyngenty kwartalne na mąkę żytnią wynoszą ok. 400 ton, zaś kontyngenty kwartalne na mąkę pszenną i pszenicę ok. 4 tys. ton.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Z dniem 14 X br. zniesiono cło (10 proc. od war.) na samoloty i inne statki powietrzne.

TUNIS. „Journal Officiel Tunisien" z dnia 28 X br. opublikował 56 rozporządzeń. wprowadzających konieczność oznaczania towarów krajem pochodzenia przy imporcie do Tunisu. Rozporządzenia te obowiązywać będą od 28 XII 38.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Środki lecznicze przeciw malarii zwolnione zostały od cła.

WĘGRY. Zniesione zostały urzędy celne wzdłuż dawnej granicy węgiersko - czechosłowackiej. Towary, które leżały na tych urzędach, zostały przekazane głównemu urzędowi celnemu w Budapeszcie.

Obniżone zostały dodatkowe dopłaty do ceł od towarów, zawierających cukier. Z ważnością od 15 XI 1938 obowiązuje podatek importowy na towary, wyprodukowane z cukrem, w wysokości 48 pengö od 100 kg netto użytego w wyrobach cukru. Dopłaty celne pobierać się będzie następująco (od 100 litrów wzgl. 100 kg): likiery i inne słodzone napoje alkoholowe — 24 pengö, pieczywo z zawartością cukru do 20 proc. — 9.60 p., pieczywo z wyższą zawartością cukru — 14.40 p., cukierki i inne wyroby cukrowe — 40.80 p., proszek kakaowy słodzony — 38.40 p., czekolada, wyroby czekoladowe i proszek — 31.20 p., czekolada nadziewana i wyroby cukiernicze pokryte czekoladą — 40.80 p., inne wyroby czekoladowe — 31.20 p.. mleko konserwowane, w proszku lub inne konserwy mleczne z zawartością cukru — 14.40 p., zaprawione owoce — 16.80 p., inne konserwy owocowe — 31.20 p., owoce słodzone, łupiny i pestki — 40.80 p., cukier leczniczy — 40.80 p., likiery lecznicze — 24 pengö.

AFGANISTAN. Wydane zostały przepisy, ustalające, że o ile eksporter nie jest zainteresowany przywozem, może otrzymać od urzędu kontroli dewizowej poświadczenie, stwierdzające wywóz i poświadczenie to przenieść na inną osobę. Przeniesienie to musi być dokonane piśmiennie na odwrocie i zaopatrzone w podpis firmy eksportowej.

AUSTRALIA. Z ważnością od 8 XII br. zmieniono taryfę celną w 97 pozycjach przeważnie tekstowo. Wprowadzono m. i. cła ochronne na drut do przewodów, odkurzacze dywanów i elektroluxy: podwyższono stawki na klinkier i szkło kryształowe, obniżono cło na szkło płaskie (poz. 242 C) oraz niektóre artykuły ze szkła.

BELGIA. Monitor z 3 XII zawiera rozporządzenie, mocą którego import pantofli i obuwia domowego z tkanin z podeszwami gumowymi, obuwie inne z tkanin z podeszwami gumowymi, obuwie skórzane oraz obuwie gumowe — wymaga osobnego zezwolenia importowego. (5 XII 38).

CHINY. Japońskie Min. Przemysłu i Handlu opracowuje nową taryfę celną dla Chin. Taryfa ta, o znacznie obniżonych stawkach, ma obowiązywać na terenach zajętych przez wojska japońskie z wiosną 1939. Myślą przewodnią nowej taryfy celnej ma być dążenie do stworzenia bloku gospodarczego Japonia — Mandżuria — Chiny.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10 XII br. zmieniono jedynie dopłatę celną na jęczmień — 35 kor. (dotychczas 36) od 100 kg. Wszelkie inne dopłaty zbożowe, od masła, bydła i mięsa pozostały bez zmian.

EGIPT. Z dniem 1 I 39 wchodzi w życie dekret, dopuszczający do importu tylko te specyfiki farmaceutyczne, które zaopatrzone są na każdej swej jednostce w cenę, po której oddawane są konsumentom. Cło na te artykuły wymierzane będzie od wspomnianej ceny jednostkowej.

EIRE. Kontyngent na 1-sze półrocze 1939 na czapki i kapelusze damskie, jak i stożki wynosi 200.000 sztuk.

ESTONIA. Zmieniono stawki celne następująco: mączka rybia na pokarm dla zwierząt — bez cła, artykuły spożywcze, osobno nie nazwane — 0.05 kor. od 1 kg brutto, ekstrakt owocowy, jagodowy i likierowy bez alkoholu, również syntetyczny — 20 kor. od 1 kg netto, ekstrakty importowane dla fabryk za zezwol. Min. Gospodarki — 3 kor. od 1 kg netto, powrozy, sznury i szpagat — 2.50 kor. wzgl. 8 kor. od 1 kg netto zależnie od materiału, użytego do produkcji, płótno zwyczajne surowe z rafli — 3 kor. od 1 kg netto, z lnu, konopi i in. — 9 kor. od 1 kg netto. Na listę

maszyn rolniczych, korzystających z ulgowych stawek celnych, wstawiono dodatkowo, maszyny do dojenia, kombinowane żniwiarki, prasy i wanny do sera, wanny do mleka, ochładzacze do mleka, filtry mlekowe, emaliowane zbiorniki (tanki) do mleka oraz maszyny do formowania masła. (29 XI 38).

FINLANDIA. Od 1 XII br. obowiązuje zakaz przywozu i sprzedaży środków kosmetycznych, zawierających parafenylendiaminę.

Wydany został zakaz przywozu pasz pochodzenia zagranicznego.

FRANCJA. „Journal Officiel“ z dnia 4 XII br. zawiera podwyżkę ceł na tłuszcze. Nowe cła są następujące. łój utwardzony dla produkcji mydła — 81 fr. od 100 kg brutto, — inny — 90 fr. od 100 kg br., łój nieutwardzony — 138 fr. od 100 kg br., — inny — 68 fr. od 100 kg br., smalec wieprzowy, skażony, dla celów przemysłowych — 127 fr. od 100 kg, olej ze smalcu wieprzowego do smarowania maszyn — 90 fr. od 100 kg br., — inny — 440 fr. od 100 kg netto, inne tłuszcze utwardzone dla produkcji mydła — 70 fr. od 100 kg br., — dla innych celów — 89 fr. od 100 kg br., — nieutwardzone — 61 fr. od 100 kg br., lanolina — 155 fr. od 100 kg br., oleomargaryna, nieemulsjonowana bez domieszek — 210 fr. od 100 kg netto, margaryna itp. tłuszcze spożywcze — 430 fr. od 100 kg br., tłuszcz garbarski — 38 fr. od 100 kg br., tran rybi — 70 fr. od 100 kg br. Dalsze podwyżki cła obejmują nasiona i owoce oleiste, oleje tłuste różnego rodzaju, tłuszcze roślinne, kwas olejowy, farby zaprawione na oleju, mydła pachnące i inne, ceraty oraz tkaniny, powleczone masą oleistą.

Kadm, który dotychczas zakazany był do wywozu, oddany został do wolnego obrotu (8 XI 38). W dzienniku urzędowym z dnia 8 XII br. ogłoszony został zakaz przywozu bydła, owiec i kóz ze Szwajcarii.

W „Journal Officiel“ z 6 i 7 XII br. zamieszczone zostały poprawki do dekretu o podwyżce cła na niektóre tłuszcze. Olej sojowy podlega cłu 92 fr. od 100 kg brutto, a nie 93 frankom. Poza tym ustalone zostało cło na ceratę w wysokości 5 wzgl. 6 fr. od 1 kg netto zależnie od gatunku, a nie 500 wzgl. 600 franków. Zmianie uległo cło na niektóre meble, obite tkaniną lub skórą.

Z dniem 4 XII br. zmienione zostało cło na: wapno: farby smołowe z węgla kamiennego, etykiety z tkanin, biżuterię i artykuły jubilerskie, dźwigi i urządzenia dźwigowe, instrumenty wagowe i ich części, wagi precyzyjne, żelazo i stal konstrukcyjną, oraz na meble, z wyjątkiem giętych i ich części. Nowe cło wejdzie w życie w czasie, określonym osobnym rozporządzeniem. — Journal Officiel z dnia 6 XII br. przynosi dekret o skontyngentowaniu niektórych gatunków ołówków i kredek rysunkowych. Chodzi tu o pewne artykuły z poz. 301 franc. tar. celnej. Import w ramach ustalonych kontyngentów odbywać się może jedynie na podstawie indywidualnych zezwoleń Gener. Dyrekcji Ceł, wydanych na wniosek Comité interprofessionnel w Paryżu, Av. Marceau 64, gdzie importer złożyć winien podanie załączając deklaracje celne, stwierdzające przywóz tych samych rodzajów towaru w r. 1937.

GRECJA. Wydano zakaz przywozu bydła i wszelkich produktów zwierzęcych z Węgier.

MAROKO HISZPAŃSKIE. Dodatkowa opłata do ceł, w wysokości 5 proc. od wartości towaru, nie dotyczy artykułów masowych jak: mąka i kasza, pszenica i jęczmień, olej wszelkiego rodzaju, kartofle, ryby solone, obuwie wszelkiego rodzaju, kauczuk, gazolina, nafta i wosk ziemny. Te towary płacą jedynie 1 proc. od swej wartości. Obecnie obowiązujące cło wraz z dodatkami wynosi 17.5 proc. od wartości towaru, przy przywozie do obszaru Melilli — 12.5 proc. od wartości.

NIEMCY. Zarządzeniem z dnia 9 XII ub. r. zmieniona została taryfa celna austriacka odnośnie korzeni, przypraw, owoców południowych i orzechów.

Zmieniono cło przy transporcie z Sudetów na teren b. Austrii przy papierze i wyrobach z papieru, rękawiczkach skórkowych, szkle i wyrobach szklanych, naczyniach domowych z blachy emaliowanej, artykułach ozdobnych, biżuterii oraz towarach z metali i stopów metalowych z poz. 432 b. (1 XI 38).

NOWA ZELANDIA. Wydane zostały zarządzenia, wprowadzające kontrolę importu i eksportu i uzależniające każdą transakcję od udzielenia licencji. Towary zaokrętowane przed 5 XII 38 nie wymagają pozwoleń przywozu, a jednocześnie towary zamówione przed 5 XII 38, o ile przybędą do Nowej Zelandii nie później niż 31 XII 38. Wszelkie towary zamówione po 5 XII 38 będą podlegały pozwoleniom przywozowym. Jednocześnie wprowadzono ograniczenia przekazów należności za granicę.

W związku z zaprowadzeniem reglamentacji importu tamtejsze Ministerstwo Finansów wyjaśniło, że system licencyjny obejmuje całość importu a rymesy z dokonanego eksportu z N. Zelandii winny być sprzedawane jednemu z licencjonowanych banków.

SYRIA I LIBAN. Zniżone zostało cło na sztuczne materiały plastyczne do 11 procent od wart. (dot. 25 proc.), zmienione na rury stalowe spawane, obłożone cementem.

WENEZUELA. Niektóre tkaniny bawełniane podlegają skontyngentowaniu począwszy od 16 XI 38. Należą do nich: knoty do lamp, drelich, płótno żaglowe, bielizna pościelowa i ręczniki.

WĘGRY. Z dniem 1 I 39 ma wejść w życie nowe prawo celne, które obejmować będzie całość obecnie obowiązujących przepisów.

Z. S. R. R. Dnia 12 X ub. r. wszedł w życie zakaz przywozu na teren Związku bydła, owiec i innych przeżuwaczy, nierogacizny, świeżego, chłodzonego lub mrożonego mięsa wołowego, cielęcego, baraniego i wieprzowego jak również świeżego mleka, masła i sera. Przywóz oskubanego i bitego drobiu nastąpić może tylko pod warunkiem, że nogi drobiu obcięte zostaną powyżej łap. Zakaz powyższy wydany został celem niedopuszczenia zarazy pyska i racic do Związku.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Narożniki fibrowe do walizek. Firma angielska interesuje się importem pow. artykułu. P/29855/59/ID.

Różne. Firma kanadyjska pragnie objąć zastępstwo na rozmaite artykuły, w pierwszym rzędzie szkło. P 29996/22/63 ID.

Zastępstwo. Firma kanadyjska pragnie objąć zastępstwo firm polskich wyrabiających celuloid na prowincję Ontario. P/30005/54/ID.

Szkło. Firma kanadyjska pragnie objąć przedstawicielstwo huty szklanej. P/30455/63/ID.

Szkło. Firma francuska pragnie nawiązać kontakt z producentami flakonów perfumeryjnych. P/30074/63/ID.

Cegiełki szklane. Firma londyńska pragnie nawiązać kontakt z producentami pow. artykułu celem reeksportu do Malai Bryt. P/30467/63/ID

Ceramika. Firma szwedzka interesuje się objęciem przedstawicielstwa sprzedaży ceramiki używanej w budownictwie. P/30132/95/ID.

Szczotki. Firma szwedzka pragnie nawiązać kontakt z f-ką pędzli (ringpinsel). P/30814/27/ID.

Pomniki. Firma angielska interesuje się importem pomników granitowych i marmurowych. — P/29438/65/ID.

Szkło. Firma amerykańska interesuje się objęciem przedstawicielstwa hut wyrabiających szkło szybowe systemu Fourco. P/30368/63/ID.

Różne. Firma londyńska interesuje się importem różnych towarów z Polski na rynek angielski i do kolonij na rachunek własny, lub w charakterze przedstawicielki. E/31030/3B/H.

Różne. Firma agenturowa pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami różnych artykułów zainteresowanych nast. rynkami: Holandią, Anglią, Belgią i Indiami Holend. E/26642/95/H.

Rękawiczki dziane. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskimi fabrykami rękawiczek dzianych i trykotowych na eksport do Kanady. P/32381/46/M.

Pantofle i rękawiczki. Firma amerykańska, zamierzająca zlikwidować swoje stosunki z eksporterami Czechosłowacji i Italii, interesuje się importem z Polski pantofli nocnych, skórzanych i filcowych, ewentualnie z innych materiałów, w rodzaju mokasynów i td., jak również wszelkiego rodzaju rękawiczek skórzanych, bawełnianych i wełnianych, gładkich i wzorzystych, a także haftów ludowych i różnych wyrobów bawełnianych i lnianych. F/30905/4H /M.

Warzywa suszone. Poważna firma handlowa w Szwajcarii ma możność ulokowania na tym rynku 5 — 20 ton fasoli suszonej w strączkach i w związku z tym poszukuje ewentualnych dostawców. R/30232 /25/S.

Słomki. Importer angielski reflektuje na większą partię słomek żytnich o długości 18, 20 i 22 cm, służących do picia napojów. R/30419/59/S.

Żołędzie. Na terenie Francji Poł. istnieje możność zbytu żołędzi, służących do tuczenia świń. Towar winien być nierozdrobniony, suchy, zdrowy, z łupinami lub bez, dobrze sortowany i pakowany do worków. Opracowaniem tej sprawy gotów jest zająć się agent handlowy, dobrze znający rynek i utrzymujący stosunki handlowe z właściwymi odbiorcami. R/30597/38/S.

Cebula. Importowa firma szwajcarska poszukuje kontaktu z polskimi eksporterami cebuli. Chodzi o towar bardzo dobrej jakości. R/30818/25/S.

Jelita i pęcherze. Firma handlowa, działająca na terenie Unii Poł. - Afrykańskiej pragnie nawiązać kontakt z eksporterami powyższych artykułów. Ew. oferty winny być skalkulowane cif Durban, w walucie angielskiej oraz w angielskich jadnostkach wagi. R/30858/29/S.

Sznurki. Firma norweska pragnie nawiązać kontakt z polskimi fabrykami zwykłego sznurka, sznurów sisalowych do pakowania oraz lin konopnych, celem bezpośredniego importu, płacąc gotówką przy odbiorze dokumentów. P/30297/59/M.

Hafty. Niemiecki dom zakupów firmy amerykańskiej zapytuje o wyroby konfekcyjne bogato haftowane. P/30460/4.C./M.

Wyroby koszykarskie. Firma kanadyjska interesuje się zakupem w Polsce wyrobów koszykarskich. Właścicielem jest Polak. 30605/49 sz.

Wyroby ludowe. Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce wyrobów ludowych, haftowanych, skórzanych i drewnianych. P/32371/54/sz.

Zabawki i zwierzęta wypchane. Firma angielska interesuje się zakupem w Polsce zabawek. P/31477 /3B/54sz.

Wyroby galanteryjne. Firma angielska interesuje się wszelkiego rodzaju wyrobami galanteryjnymi, drewnianymi, metalowymi i tp. P/31339/64sz.

Artykuły sportowe. Firma kanadyjska interesuje się importem artykułów sportowych i celuloidowych. P/30005/54sz.

Okulary przeciwsłoneczne. Firma holenderska poszukuje dostawców okularów celuloidowych przeciwsłonecznych. P/31420/59sz.

Wyroby alabastrowe. Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce wszelkiego rodzaju wyrobów alabastrowych. F/30905/4H/65sz.

Kwiaty sztuczne. Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce kwiatów sztucznych. P/30364 /64sz.

Guziki metalowe. Guziki metalowe obleczone bawełną poszukiwane są na rynku angielskim. 29705/64sz.

Słomiane butelki. Słomiane nakrycia na butelki poszukiwane są na rynku angielskim. 29708/59sz.

Haftki, łańcuszki i zatrzaski dla futrzarzy. Firma amerykańska interesuje się zakupem haftek krytych robotą szydełkowaną, zatrzasków na końcach kulek, okrytych robotą szydełkowaną i takimiż łańcuszkami. 31635/sz.

Rękawiczki skórkowe. Firma szwedzka pragnie wejść w kontakt z fabrykami odzieży w celu rozszerzenia jej eksportu na ten rynek. P/32019/64/M.

Szaliki. Firma angielska poszukuje kontaktów z polskimi eksporterami szalików. P/32023/64/M.

Berety „Angora". Firma jugosłowiańska pragnie sprowadzać z Polski damskie berety (czapki), zwane „Angorakappen", wykonane z imitacji wełny angorskiej. P/32603/64/M.

Szkło. Firma agenturowa z Peru interesuje się importem szkła okiennego i butelek wszelkiego rodzaju z wyjątkiem od piwa. P/32393/63/ID.

Ołówki Firma czeska interesuje się importem ołówków. P/32729/61/ID.

Różne. Firma z Batawii interesuje się importem kleju kostnego i płytek fajansowych do wykładania ścian i podłóg. P/33492/45/ID.

Klej rybny. Firma holenderska interesuje się importem powyższego artykułu. P/32717/47/ID.

Wyroby gumowe. Firma z Johannesburga interesuje się importem podeszew i obcasów gumowych. P/32754/40/ID.

Różne. Firma agenturowa w Szwecji interesuje się importem z Polski różnych towarów. P/31568/47/H.

Różne. Firma agenturowa w Kolumbii interesuje się importem z Polski następujących artykułów: tekstylia, wyroby metalowe, papier i dykty. E/31973/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru interesuje się importem z Polski papieru gazetowego, dykty, przyborów kancelaryjnych, konserw, wyrobów sanitarnych oraz artyk. żelaznych. E/32310/22/H.

Susz jarzynowy. Importer kanadyjski zainteresowany jest w imporcie z Polski wszelkich jarzyn suszonych. R/30007/25/S.

Dziczyzna. Firma belgijska poszukuje kontaktu z eksporterami dziczyzny. R/32285/3.E/S.

Odpadki zwierzęce. Importer angielski interesuje się importem z Polski mączki mięsnej, mączki z kopyt i rogów oraz suszonej krwi. R/32323/66/S.

Ikra. Firma bułgarska pragnie zakupić w Polsce pewną ilość zapłodnionej ikry pstrągów basenowych (salinus fontinalis) oraz pstrągów jeziorowych (salinus salvelinus). R/32339/70/S.

Zwierzyna. Organizacja łowiecka ze Wschodniej Francji zamierza dokonać zakupu partii zwierzyny żywej dla celów hodowlanych. R/32387/31/S.

Dorsze. Na rynku włoskim istnieją możliwości zbytu dorszy solonych oraz suszonych. R/32738/4.P/S.

Zwierzyna. Importowa firma belgijska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami zwierzyny żywej. R/33140/31/S.

SPRAWY SOCJALNE

POJĘCIE PRACOWNIKA UMYSŁOWEGO I FIZYCZNEGO.

Najwyższy Trybunał Administracyjny wyrokiem z dnia 28 X 1938 r. L. rej. 387/37 rozstrzygając sprawę charakteru pracowników biurowych — na tle przepisów art. 3 pkt. 1 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. nr 106/1927 r., poz. 911) — wypowiedział następującą opinię prawną:

1. Czynności takie, jak przyjmowanie pracowników, przydzielanie im pracy, doglądanie i nadzór nad nimi oraz dokonywanie wypłat uzasadniają zaliczenie osoby, spełniającej te czynności, do kategorii pracowników umysłowych w rozumieniu art. 3 pkt. 1, chociażby wskazówki, jak ma być wykonywana praca, udzielane były robotnikom przez daną osobę nie samodzielnie, lecz na pisemne lub ustne polecenie pełnomocnika pracodawcy.

2. Istoty czynności administracyjnych lub nadzorczych nie zmienia fakt, że spełniający je nie podlega bezpośrednio właścicielowi zakładu pracy;

3. Zastrzeżenie w art. 3 pkt. 1, co do konieczności odpowiedzialności za całość pracy w zakładzie pracy, odnosi się tylko do majstrów lub równorzędnych z nimi pracowników, nie zaś również do innych kategoryj osób, tam wymienionych.

Zanotować należy nadto w analogicznym przedmiocie następujący wyrok N. T. A., który wydany został 21 października 1938 r. L. Rej. 5418/37:

Fakt, iż pracownik nie był zgłoszony jako odpowiedzialny dozorca ruchu na kopalni w myśl odnośnych przepisów, i że był umieszczony na liście robotników, nie stoi na przeszkodzie uznaniu tego pracownika za pracownika umysłowego w rozumieniu rozporządzenia Prez. Rzplitej o ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

„JANTAR" OMAWIA ZAGADNIENIA BAŁTYCKIE.

Ukazał się nowy, czwarty z kolei numer drugiego rocznika czasopisma „Jantar", wydawanego przez Instytut Bałtycki w Gdyni.

Numer zawiera ciekawe rozprawy i przyczynki treści historycznej. Kazimierz Zakrzewski pisze o „Związkach cesarstwa rzymskiego z Bałtykiem", podając m. in. rewelacyjne szczegóły o szlaku bursztynowym i o zasiedleniu krain położonych przy tym szlaku w pierwszych wiekach ery chrześcijańskiej. Ciekawemu epizodowi z dziejów Pomorza zachodniego poświęcona jest rozprawa Stanisława Nowogrodzkiego „Walka o biskupstwo kamińskie za Kazimierza Wielkiego". „Trzy relacje o podróży Zygmunta III do Szwecji" Kazimierza Lepszego dają dotąd nieopublikowany materiał do dziejów wypraw morskich za czasów dawnej Rzeczypospolitej. Najnowsze czasy — dzieje walk niepodległościowych na odcinku północno-bałtyckim — są tematem artykułu Alicji Bełcikowskiej „Finlandczycy w walce o niepodległość Polski". Autorka, podkreślając udział Józefa Piłsudskiego w działaniach niepodległościowych na terenie Finlandii, oddaje zarazem hołd zasługom gronu polonofilów fińskich z prof. Mexmontanem i prof. Mikkolą na czele.

Miłośnicy geografii i krajoznawstwa znajdą w tym numerze „Jantaru" dwa artykuły: „O więzi geograficznej dorzecza Odry z Polską" Wiktora Nechaya, oraz „Kraje bałtyckie w oczach Francuzów" Georges Chabot'a. Praca dra Nechaya dostarcza dowodów, że dorzecze Odry, będące kolebką państwa polskiego, jest zarazem licznymi węzłami natury geograficznej związane z ziemiami polskimi. Szkic G. Chabota jest miłą gawędą znakomitego uczonego francuskiego na marginesie najnowszych książek krajoznawczych o krajach bałtyckich a wydanych we Francji.

W części artykułowej pisma znalazł się również wartościowy przyczynek z dziedziny ekonomii, a mianowicie „Produkcja i wywóz drzewa Finlandii i Szwecji" Martti Kovero'a, znanego ekonomisty fińskiego.

Dziewięć omówień nowości naukowych polskich i obcych dopełnia treści numeru, który, jako ostatni drugiego rocznika, jest ósmym z kolei numerem pisma. Z recenzyj wyróżnia się obszerne omówienie pracy Lücka: „Der Mythos vom Deutschen", pióra A. Jesionowskiego.

BIULETYN POMORSKI.

Pod powyższym tytułem wychodzi od 2 lat miesięcznik, wydawany przez Stowarzyszenie Przyjaciół Pomorza w Warszawie. Czasopismo to dość żywo redagowane przez młodych Pomorzan, omawia na swych łamach całokształt zagadnień kulturalno - oświatowych, społecznych, a ostatnio także pewne problemy z dziedziny życia gospodarczego. Wiązanie poszczególnych spraw, zwłaszcza populacyjno-społecznych odbywa się prawie na każdym kroku z akcentowaniem interesów i roli Wielkiego Pomorza w życiu ogólno-państwowym i narodowym, co wskazuje na pogłębiające się uświadomienie oraz konsolidację poglądów młodego pokolenia tej dzielnicy, w odniesieniu do szeregu ważnych zagadnień, które nie zawsze można rozwiązać na wąskiej platformie patriotyzmu lokalnego.

Na łamach „Biuletynu Pomorskiego" wypowiadają się Pomorzanie, rozsiani na terenie całej Rzeczypospolitej, dając w swych artykułach dużo ciekawego materiału porównawczego z innych terenów, jak również informację z życia społeczno-organizacyjnego komórek pomorskich tamże. Dobrze stało się, że znajduje tu swe odbicie także rozwój sztuki i kultury poszczególnych regionów Pomorza m. in. Kaszub, jakkolwiek prowadzony on jest na razie w b. szczupłych ramach.

Obserwując rozwój czasopisma, które ze skromnej ulotki odbijanej na hektografie zamienia się na dobrze zapowiadający organ społeczno-kulturalny—można mieć przeświadczenie, że akcja „Biuletynu" należy do pozytywnych osiągnięć pracy młodego pokolenia pomorskiego.

(EU.)

POLEN IN ZAHLEN.

Polska w liczbach — wydawn. Instytutu dla wschodnio - europejskiego gospodarstwa przy uniwersytecie królewieckim — 1938.

Nakładem wymienionego wyżej instytutu ukazała się publikacja pt. Polen in Zahlen, o charakterze podręcznej broszurki, zawierającej na przeszło 50 stronicach około 75 tablic statystycznych. Stwierdzić trzeba, że mimo ograniczonych rozmiarów broszurki, dołożono wiele starań przy zebraniu materiału cyfrowego i przedstawieniu go w formie najbardziej właściwej i przystępnej dla czytelnika niemieckiego.

Jak każde prawie dzieło statystyczne, tak i wspomniana broszurka zawiera obszerny wstęp i komentarze, wprowadzające w skomplikowaną dziedzinę zagadnień statystycznych. Przy tej właśnie sposobności Dr P. H. Seraphim, p. o. dyrektora wymienionego instytutu, usiłuje poddać krytycznej ocenie znaczenie szeregu tabel statystycznych, wyciągając najbardziej przemawiające do dzisiejszego czytelnika niemieckiego wnioski. W szczególności autor szerzej omawia wyniki spisu ludności z r. 1931, niejako usprawiedliwiając przeróbkę oficjalnych danych GUSu w wersji niemieckiej. Skrupulatni korektorzy nie omieszkali bowiem po niewątpliwie bardzo skrupu-

latnych obliczeniach, odtworzyć „faktyczny“ stan rzeczy, posługując się przy tym własnym bardziej „źródłowym“ materiałem.

Wydanie Małego Rocznika Statystycznego GUSu w języku niemieckim jest zatem nadal nierozwiązane, mimo — zdaniem autora, a niemniej i naszym — wielkiego zainteresowania ze strony czytelników w Rzeszy sprawami polskimi, jak i okazanej intencji w kierunku uprzystępnienia oraz naświetlenia tychże w swoisty sposób.

WYDAWNICTWA WŁASNE IZBY.

Izba Przemysłowo-Handlowa, Referat Prasowy posiada jeszcze pewną ilość wydawnictw własnych, których spis wraz z ceną podaje się niniejszym do wiadomości:

Dr Tadeusz Bierowski
Wystawianie t. zw. czystych konosamentów w zamian za rewersy (1935 r.) — cena zł 1,50.

Bolesław Polkowski
Światowy Handel Zagraniczny i udział w nim Polski (1936 r.) — cena zł 1,00.

Dr Leon Felde
Awaria wspólna z uwzględnieniem prawideł Yorku i Antwerpii z r. 1924 z przedmową Dr. Bronisława Hełczyńskiego (1936 r.) — cena zł 2,00.

Tadeusz Marchlewski
Uaktywnienie handlu i pilne inwestycje ogólno-pomorskie jako czynnik wzmożenia siły gospodarczej i obronnej Pomorza (1938 r.) — cena zł 1,50.

Michał Korytowski
Zwyczaje handlowe na Pomorzu (1938 r.) — cena zł 1,50.

O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego
praca zbiorowa — Rozważania i materiały — (1938 r.) — cena zł 1,50.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM.

Sytuacja w naszym rybołówstwie przybrzeżnym była w dalszym ciągu niezbyt pocieszająca, gdyż z powodu złych warunków atmosferycznych i nawigacyjnych — kutry rybackie prawie zupełnie zaprzestały wyjeżdżać na połowy. W dodatku stwierdzić należy brak szprotów i dorszy na naszych wodach przybrzeżnych, co jest o tyle niekorzystną okolicznością, że w związku ze świętami Bożego Narodzenia istniało na nie, jak i w ogóle na wszelkie ryby, zwiększone zapotrzebowanie. Pesymizm wśród rybaków pogłębia fakt, że spodziewane ukazanie się ławic szprotowych wobec pojawienia się już pewnej ilości tych małych ryb na Głębi Gdańskiej, nie ziściło się. Magazynowane w Chłodni Rybnej zapasy mrożonych dorszy oraz innych ryb są już na wyczerpaniu z powodu silnego popytu na wszelkie ryby w ogóle. Z tego też powodu transport dorszy, soli, łupaczy i innych gatunków ryb, dowieziony w drugiej połowie grudnia br. trawlerem „Eugeniusz“ z pionierskiej wyprawy na morzu Białym, został prawie momentalnie rozsprzedany i rozprowadzony do hurtowników ryb w zapleczu, uzyskując dobre ceny.

W związku z brakiem szprotów z własnych połowów, dowieziono w ostatnim czasie niewielkie ich partie ze Szwecji, Holandii i Belgii.

Z silniejszych polskich kutrów rybackich przebywały na połowach dorszy w pobliżu wyspy Bornholm następujące: GDY 55, GDY 85, GDY 90 i szkuner Marie Alice.

W SPRAWIE PRZYWOZU ŚWIEŻYCH SZPROTÓW Z ZAGRANICY.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby podział kontyngentów przywozowych na ryby świeże ze Szwecji i Łotwy, w ramach których to kontyngentów mogą być importowane również szproty świeże z poz. 116 p. 3 — odbywał się wg następujących zasad:

1. 70% kontyngentów zostaje przeznaczone dla wędzarni szprotów, mających swą siedzibę na Wybrzeżu. Kontyngent będzie dzielony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni wg ilości posiadanych przez wędzarnie pieców;

2. 30% kontyngentów przeznaczone zostaje dla przemysłu wędzarniczo - konserwowego z poza Wybrzeża. Podział tego kontyngentu będzie odbywał się regionalnie, ale pozwolenia przywozu będą wydawane przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni;

3. Zainteresowany przemysł z Wybrzeża jak i z poza Wybrzeża, przedłoży Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wykaz firm przemysłowych lub handlowych, które miałyby zaopatrywać ten przemysł w surowiec szprotowy pochodzenia zagranicznego;

4. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, po stwierdzeniu, że wskazane firmy dają gwarancję właściwego przeprowadzenia importu

szprotów, wpisze je na specjalną listę. Pozwolenia przywozu na szproty świeże będą wystawiane wyłącznie na te firmy. Lista powyższa oraz wszelkie, zachodzące w niej zmiany — będą podawane do wiadomości Ministerstwu Przemysłu i Handlu celem zatwierdzenia;

5. Każda przetwórnia szprotów z Wybrzeża lub z poza Wybrzeża, która otrzymała przydział z kontyngentu na szproty świeże — musi, dla spowodowania przywozu potrzebnego surowca szprotowego, wskazać najpierw Izbie Przemysł.-Handlowej w Gdyni, która z firm umieszczonych na wymienionej wyżej liście — ma przeprowadzić import szprotów dla tej przetwórni. Izba Przem.-Handlowa, wyda wówczas pozwolenie przywozu z kontyngentu przetwórni — ale na imię wskazanej firmy importowej;

6. Komitet Przywozowy R. H., oraz Izby Przemysłowo-Handlowe, po podziale kontyngentu w trybie regionalnym (vide p. 2), wskażą Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wysokość przydziałów firm z poza Wybrzeża celem wydania pozwoleń przywozu w trybie przewidzianym w p. 5;

7. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni będzie sprawowała kontrolę w zakresie cen odnośnie firm, importujących szproty i wpisanych na listę importową. Firmy, otrzymujące przydziały (vide p. 1 i 2) winny przerabiać je u siebie — a odstępowanie szprotów w stanie surowym jest wzbronione. Dozwolone jest przejęcie importowanych szprotów jednej firmy przez drugą firmę, o ile ta ostatnia posiada rezerwę w swym kontyngencie przydzielonym. W tym wypadku Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni obciąży ilością przejmowaną, rezerwę kontyngentową firmy przejmującej. Sprzedaż towaru z wolnej ręki przez firmę importującą, (na której imię było wystawione pozwolenie przywozu), może nastąpić tylko wówczas, o ile przetwórnia, zamawiająca daną partię szprotów nie może jej zużyć, a ponadto nie jest możliwe przejęcie tego towaru przez inną przetwórnię, posiadającą niewykorzystany przydział;

8. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby pozwolenia przywozu, wydawane z kontyngentów na Danię i Holandię na ryby świeże, w ramach których mogłyby być importowane szproty — były wystawiane na odnośne ryby z wyłączeniem szprotów. Pozwolenia i przydziały na szproty świeże z tych kontyngentów mogą być wydawane w trybie przewidzianym w p. 5;

9. W ramach powyższego kontyngentu mogą być wydawane pozwolenia drogą via Sassnitz — Trälerborg. Opiewać one muszą jednak wyłącznie na Urząd Celny w Boguminie. Podział tego kontyngentu będzie dokonany w połowie stycznia 1939 r.

PRZYDZIAŁ SZPROTÓW IMPORTOWANYCH DLA WĘDZARŃ.

W związku z brakiem szprotów z własnych połowów, co powoduje konieczność ich importu z zagranicy, Ministerstwo Przemysłu i Handlu, podobnie jak w roku ubiegłym, uruchomiło kontyngenty przywozowe na ten surowiec ze Szwecji i dodatkowo z Łotwy. Importem szprotów zajęły się w tym roku następujące przedsiębiorstwa: Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, „Temporyb" i „Syrena", które będą regularnie zaopatrywały wszystkie wędzarnie wybrzeża w surowiec. Jako podstawę przydziału surowca dla poszczególnych wędzarń ustalono przy tym ilość pieców, która jest punktem wyjścia dla klucza przydziałów.

SYTUACJA W PRZEMYSLE RYBNYM PRZETWÓRCZYM.

Trwający już drugi z kolei rok brak szprotów z własnych połowów postawił w bardzo trudnej sytuacji nasz przemysł rybny przetwórczy (wędzarniczy i konserwowy), który właśnie głównie nastawiony jest na przerób tych ryb.

W ubiegłym sezonie brak surowca z własnych połowów został przynajmniej częściowo skompensowany importem szprotów ze Szwecji. W roku bieżącym natomiast sytuacja przedstawia się nieporównanie gorzej. W Szwecji połowy są tak małe, że o imporcie szprotów stamtąd w większych ilościach myśleć nie można; przy tym ceny na rynku szwedzkim z powodu ograniczonej podaży są bardzo wysokie i czynią import prawie nierentownym. Nie może być również wykorzystany kontyngent na przywóz szprotów z Łotwy z powodu braku ich na tym rynku. Natomiast import tych ryb z takich krajów, jak Holandia, Belgia, Francja i Anglia, gdzie możnaby je nieraz nabyć w większych ilościach i po korzystniejszej cenie, jest niemożliwy ponieważ nie ma kontyngentów na przywóz z tych krajów.

Przemysł rybny wobec braku surowca znajduje się więc obecnie w trudnych warunkach.

W tej sytuacji staje się palącą koniecznością umożliwienie importu szprotów ze wszystkich krajów, gdzie zakup ich by był możliwy i dla nas korzystny. Starania w tym kierunku podejmuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni u miarodajnych czynników.

Z drugiej natomiast strony wytworzona sytuacja nasuwa pewne refleksje w sprawie przestawienia chociażby częściowego działalności omawianego przemysłu, który winien w szczególności przejść na przerób innych ryb z własnych połowów. Przeprowadzone w tym kierunku próby np. przewędzania śledzi solonych z własnych połowów dały pomyślne rezultaty.

KONTROLA SANITARNA A RYBOŁOWSTWO DALEKOMORSKIE.

W związku ze stałym rozwojem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, bardzo aktualną jest również kwestia kontroli sanitarnej w odniesieniu do dowożonych połowów jak i towarów rybnych importowanych. Odpowiedzialną pracę w tym zakresie prowadzi oddział Państwowego Zakładu Higieny w Gdyni, którego współpracownik-lekarz przebywał w tym roku szereg miesięcy na praktycznych studiach w zagranicznych ośrodkach rybołówstwa śledziowego.

Wyniki tej praktyki przedstawił dnia 12 grudnia rb. na posiedzeniu w Państwowym Zakładzie Higieny lekarz weterynarii St. Rutkowski w referacie pt. „Połowy dalekomorskie i kontrola sanitarna ryb w Holandii". Odczyt dr. Rutkowskiego uzupełniony został przez mgr. Cięglewicza, współpracownika Stacji Morskiej, który po powrocie z praktyki w zakresie przemysłu rybnego przedstawił zagadnienie kontroli sanitarnej w ośrodkach rybołówstwa śledziowego Wielkiej Brytanii.

Aktualne zagadnienie kontroli sanitarnej, prowadzonej w zakresie rybołówstwa w krajach o dużej tradycji i doświadczeniu rybackim, w oświetleniu młodych fachowców, wywołało wielkie zainteresowanie wśród zebranych, w liczbie których byli również przedstawiciele naszych towarzystw połowów dalekomorskich.

WZROST TABORU RYBACKIEJ FLOTY DALEKOMORSKIEJ.

Towarzystwo połowów dalekomorskich „Delfin", współpracujące z towarzystwem połowów dalekomorskich „Mewa", nabyło ostatnio w Niemczech dwa używane parowe statki rybackie typu kombinowanych trawlerów. Wymienione statki przystosowane są do połowów dalekomorskich zarówno sieciami ciągnionymi, jak i pławicowymi. Nowonabyte jednostki rybackie mają 39 m długości, wyposażone są w maszyny o mocy 450 HP i mogą pomieścić około 1.000 kanties czyli beczek morskich śledzi względnie innych ryb morskich.

Obydwa nowo zakupione trawlery rybackie przybędą do Gdyni w ciągu stycznia, gdzie zostaną poddane remontowi w Stoczni Gdyńskiej. Eksploatacja ich przewidziana jest w przyszłym sezonie. Tabor rybacki tow. „Delfin" składa się więc obecnie z dwóch nowych lugrów oraz dwóch używanych trawlerów.

BADANIA POLSKI W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA.

Dnia 14 grudnia br. odbyła się w Ministerstwie Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego konferencja, poświęcona sprawie badań morskich w związku z udziałem Polski w Międzynarodowej Radzie do Badań Morza.

W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które reprezentowali Dyr Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński i Naczelnik Wydziału Rybackiego Dr Fr. Lubecki. W konferencji uczestniczyli również: prof. Siedlecki z Krakowa, stały delegat Rządu do Międzynarodowej Rady do Badań Morza, a z Gdyni: nacz. Hryniewicki, dr Kulikowski, prof. Dixon, dr Demel, mgr W. Cięglewicz, dyr P. I. M-a p. Dłuski i Dr Bogucki z Helu.

Prof. Siedlecki złożył sprawozdanie z ostatniego posiedzenia Międzynarodowej Rady do Badań Morza, w maju br. w Kopenhadze, a w którym uczestniczyli poza prelegentem nacz. Dr Lubecki, Dr Bogucki i mgr W. Cięglewicz. Jak wynika ze sprawozdania, ogólne badania poszczególnych państw mają charakter ogólno-rybacki, hydrograficzny i fizjologiczny z nastawieniem praktycznym dla gruntownego poznania biologii ryb. Stanowisko Polski w Radzie dzięki prowadzonym ostatnio intensywnym pracom w poszczególnych dziedzinach, zostało poważnie ugruntowane.

W dalszym ciągu przedstawiciele poszczególnych instytucyj badawczych w Polsce, które mają związek z rybołówstwem i hydrografią, składały sprawozdania z prac w r. 1938.

W programie prac na r. 1939 postanowiono kontynuować dotychczasowe badania w dziedzinie biologii ryb ze szczególnym uwzględnieniem szprota, dalej badania w zakresie oddziaływania poszczególnych narzędzi połowów na stan stada ryb, celem zapobiegnięcia zbyt wielkiemu wyławianiu ryb, jako nowy punkt włączono natomiast do programu dotychczasowych prac — prowadzenie badań technologicznych przemysłu rybnego. Badania te są w obecnej dobie szczególnie ważne ze względu na to, że nasze rybołówstwo wychodzi obecnie na morze Północne, a nawet dalsze tereny, skąd dostarcza nam nowych gatunków ryb, których dotychczas przemysł nie miał na swoim rynku i nie umie ich odpowiednio przerabiać. W zakres tych badań wchodzi wędzenie doświadczalne rozmaitych gatunków ryb, jak dorsza i łupacza, solenie, mrożenie ryb na mokro i sucho, łącznie z przeprowadzaniem analiz chemicznych, co jest rzeczą szczególnie ważną dla przemysłu rybno-konserwowego itp.

Prowadzenie tych badań powierzono st. asystentowi Stacji Morskiej mgr. W. Cięglewiczowi, który odbył odpowiednią praktykę w przemyśle i laboratoriach odnośnych instytucyj rybackich norweskich, szkockich i angielskich, bawiąc w związku z tym dłuższe okresy czasu za granicą.

RYBOŁÓWSTWO WIELKIEJ BRYTANII W ROKU 1938.

Według statystyki Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa, połowy ryb za 11 miesięcy 1938 r. wyniosły 19.470.000 cwts. o wartości £ 14.727.000, podczas gdy w roku 1937 obejmowały one 19.996.000 cwts. o wart. £ 14.091.000.

Cyfry te nie są całkowite, gdyż nie obejmują miesiąca grudnia, w którym jednak połowy był na ogół nieduże, a to ze względu na panujące sztormy w tym czasie, uniemożliwiające wyjazd na morze. W związku z tym ceny na ryby były wysokie.

Charakterystycznym faktem jest, o ile porównamy połowy tegoroczne z rokiem ubiegłym, spadek ich ilości z równoczesnym wzrostem wartości. Dla całej Wielkiej Brytanii cyfry te wykazują spadek o przeszło pół miliona cwts, natomiast wzrost wartości o £ 635.455.

Pozycja Szkocji jest tu o tyle godna uwagi, iż w porównaniu z Anglią i Walią jest ona w znacznie lepszej sytuacji, mając bowiem połowy znacznie mniejsze, wartościowo prawie im dorównuje.

Ciekawym jest co spowodowało tę zmianę. Opinia odnośnych sfer angielskich podaje jako jeden z główniejszych powodów — uregulowanie w roku ubiegłym dowozu połowów ryb w porcie Hull. Jak wiadomo dotychczas port ten gromadził ogromne ilości świeżych tanich ryb, które rozdzielał po cenach niezmiernie niskich na rynku wewnętrznym. Miało to fatalny wpływ na ceny innych lepszych gatunków ryb, jak również i na sytuację właścicieli statków w ogóle. Opinia ta potwierdzona została oficjalnie w sprawozdaniu Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa za rok 1937, w którym stwierdzony został destrukcyjny wpływ tego rynku na inne rynki rybne Wielkiej Brytanii. Jeżeli chodzi o zagadnienia ogólne na rynku wewnętrznym ryb Wielkiej Brytanii, to wysuwają się tutaj dwa problemy, a mianowicie: problem kontroli ze strony władz państwowych i samorządowych nad rynkiem śledziowym, a jako drugi nad rynkiem białych ryb morskich (white fish).

Kontrola rynku śledziowego, istniejąca już od paru lat, polega przede wszystkim na restrykcji połowów, projektowana natomiast kontrola rynku innych ryb morskich, miałaby na celu regulowanie dowozu ryb do portu.

Cały problem opiera się o zagadnienie chłonności rynku. Zwiększenie zapotrzebowania na rynku byłoby równoznaczne z bardziej liberalnym traktowaniem tych kwestyj. Jeśli chodzi o rynek zbytu, to istnieje pogląd, iż nacisk należy położyć na zwiększenie spożycia rynku wewnętrznego.

K.

POŁOWY ŚLEDZI W SZKOCJI I ANGLII W LISTOPADZIE I 11 MIESIĄCACH 1938 ROKU.

Połowy śledzi przy wybrzeżach Szkocji przez statki brytyjskie wynosiły w listopadzie rb. 59.743 cwt. o wartości £ 20.791.—.—, a w okresie 11 miesięcy 1938 r. łącznie 2.664.302 cwt. o wartości £ 1.013.976.—.—.

Zapasy śledzi wędzonych i przygotowanych w Szkocji sięgały na dn. 30 listopada 1938 r. — 7.790 beczek (w listopadzie 1937 r. — 6.749 beczek) i w porównaniu z miesiącem ubiegłym — 13.338 beczek, mocno spadły. Należy do tego dodać jeszcze ilość śledzi wędzonych w okręgu Clyde, wynoszącą na 30 XI 1938 r. — 2.638 beczek.

Połowy śledzi przy wybrzeżach Anglii i Walii wynosiły w listopadzie 1938 r. 918.071 cwt. o wartości £ 267.238.—.—, a w okresie 11 miesięcy 1938 r. 2.495.815 cwt., o wartości £ 753.281.

RYBACY ABERDEENSCY DOMAGAJĄ SIĘ STAŁYCH CEN NA RYBY POD KONTROLĄ PAŃSTWA.

Rybacy, członkowie angielskiej Labour Party na ostatnim zebraniu w Aberdeen zajmowali się omówieniem sprawy usunięcia różnicy cen, jaka ostatnio zaistniała w Anglii przy przetworach rybnych. Rybak otrzymywał mianowicie około 1 pensa za funt ryb, podczas gdy w detalu osiąga się ceny do 1 funta angielskiego (£). Uchwalono więc zwrócić się do odnośnych czynników, aby te spowodowały usunięcie zbędnego i przedrażającego znacznie pośrednictwa w handlu rybami, oraz uregulowanie cen na ryby przez eliminację wolnej konkurencji drogą ustalania cen na nie przez czynniki kontrolne państwa.

ANGIELSKI WYNALAZEK NOWEGO PŁYWAKA DO SIECI.

Ostatnio dokonali dwaj rybacy z Aberdeen nowego wynalazku pływaka do sieci, specjalnie lekkiego i o wielkiej nośności, co jak wykazały próby, przyczynia się do zwiększenia połowów, obniżki kosztów eksploatacji, wreszcie umożliwia łatwiejsze manipulowanie sieciami. Pływak jest zbudowany z lekkiego metalu i powleczony warstwą gumy, posiada 1 stopę 3 cale długości i 1 stopę 3 cali obwodu, ważąc zaledwie 1 funt angielski i 3 uncje, czyli około 700 gramów.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych nie uległa większej zmianie w stosunku do poprzedniego okresu. Posiadane przez firmy zapasy towarów kolonialnych zostały częściowo przed samymi świętami sprzedane, częściowo pozostają w magazynach celnych z braku zezwoleń przywozu i przydziału dewiz. Sezon gwiazdkowy, jak już donosiliśmy, zawiódł zupełnie i nie pokrył nawet częściowo pokładanych w nim przez importerów nadziei.

Kawa surowa:

Na rynkach zagranicznych ceny nie uległy od ostatniego okresu zmianie. Popyt w dalszym ciągu mały. Na rynku krajowym popyt względnie duży, brak jednak towaru, zwłaszcza wyższych gatunków, jak Guatemala i Tanganika, nie pozwala na dokonywanie transakcyj. Ceny kawy niższych gatunków nieco spadły i kształtują się na 1 kg kawy oclonej, loco magazyn importera następująco: Rio 7 — 3,35 do 3,45 zł, Victoria 5 — 3,45 do 3,50 zł, Santos — 3,80 do 4,20 zł, Capitania — 3,50 do 3,55 zł.

Herbata:

Na rynkach zagranicznych sytuacja bez zmian. Na rynku krajowym wskutek braku towaru tendencja w dalszym ciągu mocna. Ceny utrzymują się z małą zniżką, prawie na tym samym poziomie. Jak już w ostatnim numerze zaznaczyliśmy, ceny za herbatę z normalnych kontyngentów przewyższają ceny transakcyj wiązanych. Większych transportów do portu gdyńskiego ostatnio nie notowano. Sytuacja kontyngentowa i dewizowa pozostała bez zmian.

Ceny orientacyjne za 1 kg oclonej herbaty są następujące: Cejlon pospolity ca zł 14,25, Cejlon średni 15,25 do 16,— zł, Cejlon specjalny od zł 17,—, Sumatra zł 13,75 do zł 14,— Darjeeling zł 16,50 do 17,50 zł.

Korzenie:

Na rynkach zagranicznych notowania cen nie wykazują zmian. Tendencja na rynku krajowym nadal mocna wskutek braku pozwoleń przywozu i przydziału dewiz. Daje się zauważyć prawie nieznaczna zniżka cen — wytłumaczona minięciem sezonu gwiazdkowego. — Zniżka waha się między 2 a 3%.

Ceny kształtują się obecnie następująco 1 kg towaru oclonego, loco magazyn: pieprz czarny 3,50 do 3,55 zł, pieprzu białego brak, piment 6,30—6,40 zł, cynamon Lignea 5,50—5,65 zł, cynamon Cassia Vera zł 6,30—6,40.

Owoce suszone:

Jak w ubiegłym okresie w owocach suszonych tendencja mocna. Ceny zwyżkowe na sułtanki tureckie, śliwki kalifornijskie, migdały włoskie, rodzynki i koryntki greckie, kształtują się w dalszym ciągu prawie bez zmian.

Pierwsze partie śliwek kalifornijskich, których brak szczególnie dawał się odczuwać, ukażą się na rynku po Nowym Roku i spodziewane ceny kształtować się będą ca 1,72 — 1,80 zł za 1 kg, zależnie od asortymentu. Sułtanki tureckie sprzedawane są w cenie 1,85—2,05 zł, sułtanki greckie ca 2,10 zł, migdały włoskie, słodkie zależnie od typu zł 7,10—7,50, migdały pochodzenia portugalskiego, duże ca 7,25 zł, jądra orzechów laskowych pochodzenia portugalskiego ca 5,50 zł, orzechy ziemne 2,50—2,60 zł, daktyle francuskie 16,50—17 zł za 1 skrzynkę 5 kg, śliwki bośniackie w workach 90-tki 1,28—1,30 zł, 100-tki 1,18—1,20 zł.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 30 grudnia urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów, których przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 23 grudnia aukcję, wystawiając:

1.700 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 545 skrz. w cenie 1,07—1,10 zł 1 kg

100 klatek pomarańcz włoskich Farocchi — sprzedano: 100 kl. w cenie 1,45 zł 1 kg

328 kl. pomarańcz Blonde Germaro — sprzedano 328 kl. w cenie 1,28 zł 1 kg

2.000 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 1.150 kl. w cenie 13,75—14 zł 1 klatka

700 klatek pomarańcz włoskich Spina — sprzedano: 700 kl. w cenie 1,27—1,30 zł 1 kg

50 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 50 skrzyń w cenie 33 zł 1 skrzynia

50 worków rodzynek greckich — sprzedano: 50 work. w cenie 1,40 zł 1 kg

765 klatek pomarańcz włosk. Franca Villa — sprzedano 255 kl. w cenie 1,28—1,35 zł 1 kg

454 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 130 skrzyń w cenie 33—33,50 zł 1 skrz.

53 beczek jabłek włoskich szamp. — sprzedano: 53 b. w cenie 1,10 zł 1 kg b/n.

245 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 12 b. w cenie 58 zł 1 beczka

310 koszy fig włoskich — wycofano
135 worków fig greckich — wycofano
308 skrzynek daktyli z Iraku — sprzedano: 10 skrz. w cenie 2,— zł 1 kg
22 worki migdałów włoskich — sprzedano: 2 worki w cenie 7,05 zł 1 kg
125 skrzyń sułtanek greckich — wycofano
145 skrzyń sułtanek tureckich — wycofano
40 bel jąder orzechów tureckich — wycofano

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 15 grudnia, na której wystawiły:
160 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 160 skrz. w cenie 22—24,20 zł 1 skrz.
221 beczek jabłek włoskich — sprzedano: 221 beczek w cenie 1,20 zł 1 kg
150 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 150 skrz. w cenie 32—33 zł 1 skrz.
700 worków fig greckich — sprzedano: 700 w. w cenie 1—1,04 zł 1 kg
861 koszy pomarańcz algerskich — sprzedano: 861 k. w cenie 1,01—1,13 zł 1 kg
na aukcji w dniu 17 grudnia wystawiono:
747 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 447 kl. w cenie 1,30—1,37 zł 1 kg
51 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 51 kl. w cenie 14—16 zł 1 klatka
210 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 210 skrzyń w cenie 32 zł 1 skrzynia
400 worków koryntek greckich — sprzedano: 400 w. w cenie 1,04—1,06 zł 1 kg
543 koszy pomarańcz algerskich — sprzedano 543 k. w cenie 0.70—0,92 zł 1 kg
800 worków fig portugalskich — sprzedano: 400 work. w cenie 0,80 zł 1 kg
1.750 worków fig greckich — sprzedano: 1.450 worków w cenie 0,95—1,— zł 1 kg
940 skrzynek daktyli franc. — sprzedano: 940 skrz. w cenie 15,15—15,35 zł 1 skrzynka
5 skrzyń dużych daktyli franc. — sprzedano: 5 skrz. w cenie 90,— zł 1 skrzynia,
dnia 28 grudnia wystawiono:
300 worków fig greckich — sprzedano: 300 w. w cenie 0.98—0,99 zł 1 kg
491 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 491 skrzyń w cenie 32—33,50 zł 1 skrzynia
75 skrzyń cytryn włoskich ze starych transportów — sprzedano: 75 skrzyń w cenie 12—13,50 zł 1 skrzynia
800 skrzyń pomarańcz palest. — wycofano
250 klatek pomarańcz włoskich — wycofano
740 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 740 kl. w cenie: 1.20—1.35 zł 1 kg
1.172 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 772 kl. w cenie 12,25—12,75 zł 1 kl.
100 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 25 skrz. w cenie 22 zł 1 skrzynia
dnia 30 grudnia wystawiono:
800 skrzyń pomarańcz palest. — wycofano
2.775 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 2.200 kl. w cenie 12—13 zł 1 kl.
75 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 25 skrz. w cenie 20,85 zł 1 skrz.
250 skrzyń pomarańcz włoskich Blond — sprzedano 250 skrz. w cenie 1,27 zł 1 kg
300 skrzyń pomarańcz włoskich Sanguinelli — sprzedano: 300 skrzyń w cenie 1,45 zł 1 kg
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 32,50—34 zł 1 skrz.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 30 grudnia 1938 r. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych:

28.600 klatek pomarańcz włoskich,
22.204 skrzyń pomarańcz palestyńskich,
29.900 klatek mandarynek,
39.984 skrzyń cytryn i
3.836 skrzyń grapefruitów.

W porównaniu do stanu owoców, zanotowanego dnia 10 grudnia wszystkie gatunki owoców południowych wykazały poważny wzrost zapasów, jakkolwiek pewne poważne ich partie sprzedane zostały w okresie przed świętami Bożego Narodzenia i Nowego Roku.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W okresie poświątecznym dał się odczuć brak zainteresowania owocami południowymi. Wpłynęły na to panujące obecnie mrozy. Mimo niskich cen rynkowych zbyt owoców jest bardzo mały. Cytryny nie cieszą się również popytem. Po Nowym Roku spodziewana jest poprawa sytuacji na rynku wewnętrznym. — Stan obecny uległby zmianie z chwilą ustąpienia mrozów. Notowane ceny pomarańcz: palestyńskie 1,07 — 1.12 zł, włoskie ca 1,25 zł za 1 kg. Cytryny ca 63,— zł para.

Ostatnio nadeszły i w dalszym ciągu nadchodzą większe transporty pomarańcz włoskich i palestyńskich, co przy minimalnym zbycie wpływa ujemnie na kształtowanie się cen.

Kronika zagraniczna

PRZYWÓZ ZIARNA I MASŁA KAKAOWEGO.

Został ustalony klucz podziału kontyngentów na ziarno (poz. 80) i masło kakaowe (poz. 206). Nowy klucz procentowy różni się nieznacznie od klucza dotychczas obowiązującego. Za podstawę do ustalenia tego klucza wzięto dane dla firm dużego przemysłu za lata 1934—1937: dla firm średniego przemysłu za

lata 1936—1937 z tym, że do dnia 1 marca 1939 r. zostaną zebrane przez organizacje branżowe dane za rok 1938, po czym za podstawę do nowego klucza procentowego podziału zostanie wzięta suma zużycia masła i ziarna kakaowego: przez poszczególne zakłady dużego przemysłu w latach 1935—1938, a przez poszczególne zakłady średniego przemysłu w latach 1936—1938.

SILNY WZROST EKSPORTU SUŁTANEK I FIG TURECKICH.

W bieżącym sezonie eksport sułtanek i fig tureckich wyraża się rekordową cyfrą. Na 80.000 ton zbiorów sułtanek wyeksportowano do chwili obecnej 61.100 ton, co stanowi 76% zbiorów. Od początku sezonu do dnia 25 listopada 1938 r. załadowano w Izmirze na eksport 53.730 ton sułtanek.

Według dotychczasowych obliczeń zbiory fig winny dać 30—34.000 ton. Od początku sezonu wyeksportowano już przez Izmir 19.470 ton. Jak z powyższego wynika, zapowiedziana przez czynniki gospodarcze przed sezonem kampania eksportowa, została przeprowadzona z bardzo dobrym rezultatem.

SYTUACJA W PRODUKCJI I HANDLU KAKAO.

Według danych statystycznych „Imperialnego Komitetu Ekonomicznego" konsumcja kakao w 1937 r. uległa poważnej redukcji, mianowicie w Stanach Zjednoczonych A. P. spadła ona z 298 tys. ton w 1936 r. do 229 tys. ton w 1937 r., w Anglii ze 102 tys. ton do 94 tys. ton. Światowy eksport kakao pochodzący głównie ze Złotego Wybrzeża, Nigerii i Brazylii, spadł z 712 tys. ton w 1936 r. do 645 tys. ton w 1937 r. Powstanie dużych zapasów kakao na Złotym Wybrzeżu odbiło się ujemnie w pierwszym rzędzie na drobnych farmerach, przeważnie krajowcach, oni bowiem są tam głównymi producentami kakao. Istnienie tych zapasów nie pozwoliło na podwyższenie cen, które spadały aż do czerwca rb.

Do tego czasu zapasy zostały wyprzedane, w następstwie czego ceny znowu wzrosły, zamykając sezon kakaowy 1937/38 we wrześniu na poziomie 25 s. za cwt.

Widoki dużych zbiorów w Nigerii i Złotym Wybrzeżu w bieżącym sezonie wpłynęły hamująco na dalszy wzrost cen, przeciwnie spowodowały nawet ich spadek do obecnej ceny 22 s. za cwt.

NAJWIĘKSZA CHŁODNIA OWOCOWA W U. S. A.

W miejscowości Hood River w stanie Oregon w Stanach Zjednoczonych A. P. wybudowana została chłodnia owocowa, która w chwili obecnej jest największą w Ameryce. Wspomnianą chłodnię wystawiła firma: Hood River Apple Growers Association, posiadająca poza tym inne mniejsze chłodnie. W chwili obecnej ukończono budowę 5 pięter, które pomieścić mogą 650.000 skrzyń. Z chwilą ukończenia budowy przewidzianych dalszych dwóch pięter chłodnia będzie mogła pomieścić dalsze 300.000 skrzyń. Chłodzenie wprowadzono systemem bardzo silnej cyrkulacji powietrza oraz wodnym.

KONGO BELGIJSKIE ZWIĘKSZA PRODUKCJĘ OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

Wywóz owoców z Kongo Belgijskiego w ostatnich latach wykazuje nadzwyczajny wzrost i tak w 1931 r. wynosił on tylko 4.175 kg. a już w 1937 r. — 1.200 ton, z czego 69 proc. do Belgii, czyli do swej metropolii.

Z ogólnego wywozu owoców — 90 proc. przypada na banany, których metropolia odbiera trzy czwarte.

Wywóz ananasów wynosił w 1937 r. — 39 ton, pomarańcz — 18 ton i cytryn — 13 ton.

JAPONIA A ROZWÓJ KONGA BELGIJSKIEGO.

Gubernator Kongo Belgijskiego p. Ryckman wygłosił 9 grudnia rb. w Izbie Handlowej w Brukseli odczyt o położeniu gospodarczym kolonii i jej stosunkach handlowych z metropolią. Jednym z ciekawych dla naszych eksporterów momentów było stwierdzenie, że układ w Saint Germain zakazuje kolonii udzielania przywilejów produktom belgijskim przed towarami obcymi. W konsekwencji tego Japonia zdobyła rynek w Kongo dla swoich wyrobów bawełnianych z powodu ich bezkonkurencyjnie tanich cen. Następnie gubernator zwrócił uwagę praktyczną na to, że opakowanie towaru musi być takie, aby tara wynosiła jak najmniej, gdyż koszty transportu w Kongo są bardzo wysokie.

Mówiąc o gospodarczym położeniu Kongo — Gubernator wskazał na jego świetny rozwój, tak np. wywóz przez port w Matadi w ciągu 10 miesięcy 1938 r. pomimo panującego na świecie kryzysu, wzrósł do 298 tys. ton wobec 284 tys. ton w tymże okresie roku poprzedniego. Wzrost wywozu ma szanse dalszego rozwoju dzięki coraz większej różnorodności towarów eksportowych. Jeszcze nie tak dawno pewne towary zupełnie nie figurowały w eksporcie Konga jak np. kukurydza, bawełna, kawa, juta, maniok, sisal, ryż, wywóz których obecnie może być z każdym rokiem zwiększony.

Zakłady Graficzne B. Szczuka Wąbrzeźno-Pom.